Thunder Tiger

SLEDGE HAMMER SSO MTA VERSION 2.0

1/8 SCALE NITRO POWERED 4WD MONSTER TRUCK

Garantie
Dieser Bausatz ist garantiert fehlerfrei in Bezug auf Material oder Verarbeitung am Tage des Erwerbs. Diese Garantie beinhaltet keine Modifikationen oder durch solche hervorgerufenen Beschädigungen. Sie beinhaltet ausschließlich das Produkt selbst und ist auf die Höhe des empfohlenen Verkaufspreises beschränkt. Durch Zusammenbau dieses Baukastens übernimmt der Besitzer die Verantwortung für alle eventuell durch dieses Produkt entstehenden Schäden. Sollte der Käufer dieses Produkts nicht gewillt sein diese Verantwortung zu übernehmen, kann das Produkt im ungeöffneten Originalzustand im Fachhandel gegen Rückerstattung des Kaufpreises zurückgegeben werden.

Achtung: Betrieb nur unter Anleitung eines Erwachsenen

Dies ist kein Spielzeug! Zusammenbau und Betrieb verlangen die Anleitung durch Erwachsene. Lesen Sie diese Anleitung vollständig und aufmerksam durch um mit dem Zusammenbau und den Flugeigenschaften dieses Modells vertraut zu werden. Prüfen Sie den Bausatz auf Vollständigkeit oder Schäden. Ansprechpartner finden Sie unter: www.thundertiger-europe.com

Thunder Tiger Europe GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 1, D-86453 Dasing
Email: infos@thundertiger-europe.com
Homepage: http://www.thundertiger-europe.com

Das THUNDER TIGER Produkt „HAMMER S50" (#6225-F) einschließlich der dazugehörigen Fernsteuerung erfüllt IM ORIGINALZUSTAND die Anforderungen gemäß R & TTE Richtlinie 99/5/EC (Annex IV).

Das Modell THUNDER TIGER „HAMMER S50" (#6225-F) ist vorgesehen für den Betrieb in D, B, A, DK, L, N, NL, S
DIESES MODELL IST AUSDRÜCKLICH NICHT DAZU GESTALTET ODER OFFENSICHTLICH BESTIMMT, VON KINDERN IM ALTER UNTER 16 JAHREN VERWENDET ZU WERDEN!
DIESES MODELL DARF VON MINDERJÄHRIGEN NUR UNTER AUFSICHT EINES, IM SINNE DES GESETZES, FÜHRSORGEPFLICHTIGEN ERWACHSENEN BETRIEBEN WERDEN. EINE AUFSICHTSPERSON IN DIESEM SINNE IST FÜR DIE UMSETZUNG DER BETRIEBSANLEITUNG DIESES MODELLS VERANTWORTLICH.
Bestimmungsgemäße Verwendung dieses Produktes: Funkferngesteuertes Modellauto.

SICHERHEITSHINWEISE zum Modell THUNDER TIGER „HAMMER S50" (#6225-F)

- Jeder Sicherheitshinweis der Betriebs-Anleitung muss unbedingt befolgt werden und trägt unmittelbar zum sicheren Betrieb Ihres Modells bei.
- Modellsprit ist giftig und leichtentzündlich. Beachten Sie alle Anleitungen und Sicherheitshinweise auf dem jeweiligen Spritbehälter. Erlauben Sie niemals Funken, Flammen oder das Rauchen in der Nähe von Modellsprit.
- Modellsprit darf auf keinen Fall eingeatmet und/oder verschluckt werden.
- Betriebsmittel (Fette, Luftfilter- und Dämpfer-Öle, Konservierungstropfen, Reinigungssprays,...) dürfen auf keinen Fall eingeatmet und/oder verschluckt werden.
- Bei Verwendung von Sekundenkleber müssen die Sicherheitshinweise des verwendeten Produktes beachtet werden.
- Vermeiden Sie jede Art von Körperkontakt zu Modellsprit. Bei Verschlucken von Modellsprit und/oder Kontakt an Augen/Nase/Ohren müssen Sie unverzüglich einen Notarzt kontaktieren.
- Modellsprit kann auf Grund seiner Farbe für Kinder leicht wie ein „cooles" Erfrischungsgetränk aussehen. Modellsprit muss deshalb immer für Kinder unerreichbar sein!
- Die Abgase des Motors enthalten giftiges Kohlenmonoxid. Betreiben Sie das Modell ausschließlich in gut durchlüfteter Umgebung. Versuchen Sie niemals den Motor in geschlossenen Räumen zu betreiben.
- Der Motor und die Auspuffanlage werden im Betrieb extrem heiß. Seien Sie sehr vorsichtig, damit Sie diese Teile nicht berühren. Schwere Verbrennungsgefahr!
- Betreiben Sie den „Hammer S50" niemals bei Nacht, schlechter Sicht, und unter Umständen, in denen Ihr Sichtkontakt zum Modell unterbrochen werden könnte.
- Betreiben Sie den „Hammer S50" niemals in der unmittelbaren Nähe von Personen. Der „Hammer S50" erreicht sehr hohe Geschwindigkeiten und kann im Falle von Zusammenstößen mit Personen schwerwiegende Verletzungen verursachen.
- Berühren Sie nicht die Antriebsteile, die Felgen und/oder die Reifen des Modells bei laufendem Motor. Dies könnte zu schwerwiegenden Verletzungen führen.
- Der „Hammer S50" wird über eine Funkfernsteuerung gelenkt. Keine Funkfernsteuerung ist immun gegenüber Funkstörungen. Solche Störungen können dazu führen, dass Sie zeitweise die Kontrolle über Ihr Modell verlieren. Deshalb müssen Sie beim Betrieb Ihres Modells zur Vermeidung von Kollisionen immer auf große Sicherheitsräume in allen Richtungen achten. Schon beim kleinsten Anzeichen von Funkstörungen müssen Sie den Betrieb Ihres „Hammer S50" einstellen!
- Wasser und Feuchtigkeit können Kurzschlüsse, Brände, Fernsteuerungssystems-Störungen und Totalausfälle verursachen. Deshalb darf das Modell nicht bei Feuchtigkeit und Nässe betrieben werden.
- Sie dürfen das Modell nicht auf öffentlichem Verkehrsgrund betreiben!
- Verwenden Sie nur die empfohlenen Batterien bzw. Akkus.
- Akkus dürfen nicht im Modell und/oder im Fernsteuerungs-Sender aufgeladen werden.
- Akkus dürfen nur mit entsprechend geeigneten Ladegeräten aufgeladen werden. Dabei müssen alle Betriebsanleitungen der verwendeten Akkus und Ladegeräte beachtet werden. Fehlbehandlung von Akkus und Ladegeräten können zu Kurzschlüssen, Bränden und Explosionen führen.
- Akkus dürfen nie unbeaufsichtigt aufgeladen werden.
- Sie dürfen Ihr Modell erst in Betrieb nehmen, nachdem Sie eine kompletten Funktionstest, eine Frequenz-Kontrolle und einen Reichweitentest erfolgreich ausgeführt haben.
- Betreiben Sie Ihr Modell nur in Ihrer unmittelbaren Umgebung (maximale Entfernung 100m!!!). Auch wenn das Fernsteuerungssystem größere Entfernungen zulassen würde. Bei zu großen Entfernungen zum Modell können Sie mögliche, neu auftauchende Gefahrenquellen (z. B. RC-Störungen auf Grund von metallischen Objekten oder Fremdsender,...) in der Nähe des Modells nur schwer wahrnehmen und reagieren entsprechend zu langsam.
- Der Motor kann sehr laut sein. Zu Ihrem eigenen Schutz sollten Sie einen Gehörschutz in Betracht ziehen. Beachten Sie die Lärmbelästigung für Andere beim Betrieb Ihres Modells.
- DIESES MODELL MUSS VON KINDERN UNTER 3 JAHREN FERNGEHALTEN WERDEN! ABNEHMBARE KLEINTEILE DIESES MODELLS KÖNNEN VON KINDERN UNTER 3 JAHREN VERSCHLUCKT WERDEN. ERSTICKUNGSGEFAHR!
- Bitte seien Sie vorsichtig bei Arbeiten am Modell zur Vermeidung von Verletzungen an spitzen Stellen und Kanten.
- Betreiben Sie das Modell nie bei Regen und/oder Gewitter bzw. Blitz und Donner!
- Kurzschlüsse im Elektro-System des Modells können zu Bränden und Explosionen führen und/oder Fernsteuerungssystems-Störungen und Totalausfälle verursachen. Deshalb müssen Sie alle elektrischen Kabel regelmäßig kontrollieren und bei Schäden ordnungsgemäß isolieren.
- Dieses Dokument muss aufbewahrt werden, da es im Bedarfsfall Auskunft über den Importeur bzw. Hersteller gibt.

Die vom Hersteller THUNDER TIGER angebotenen Frequenzen (Kanäle) 40.665 (50), 40.675 (51), 40.685 (52) & 40.695 (53) sind in D, B, A, DK, L, N, NL und S für den Betrieb von Schiffs-, Flug,- und Auto-Modellen zugelassen.

CE 0197

The THUNDER TIGER product "Hammer S50" (#6225-F) and the included RC-equipment comply in ist original status with essential requirements of R & TTE Directive 99/5/EC (Annex IV)
Countries of intended use: D, B, A, DK, L, N, NL, S
THIS MODEL IS NOT INTENDED FOR USE BY CHILDREN UNDER 16 YEARS OF AGE.
THIS MODEL IS NOT INTENDED FOR USE BY CHILDREN UNDER 18 YEARS OF AGE WITHOUT THE SUPERVISION OF A RESPONSIBLE ADULT!
Intended use of the product: remote-controlled (RC) car-model.

SAFETY PRECAUTIONS for the model THUNDER TIGER "Hammer S50" (#6225-F)

All precautions outlined in the OWNER'S MANUAL have to be strictly followed to help ensure safe operation. You alone must see that the instructions are followed and the precautions are adhered to.
R/C fuel is highly poisoning and flammable. Always follow all directions and precautions printed on the fuel container. Never allow smoking, sparks, heat or flame in the present of fuel or fuel vapors.
R/C fuel must never be inhaled or taken internally. Keep away from eyes!
All required supplies (i.e. grease, lubrication, filter- and shock-oil, after-run-oil, cleaning-spray,…) must never be inhaled or taken internally. Keep away from eyes!
If cyanoacrylate instant glue (often called CA or Super-Glue) is used, you must always follow all directions and precautions printed on the glue's tube or bottle.
Avoid any body-contact to R/C fuel. If R/C fuel was swallowed or has gotten in contact with eyes/nose/ears, you must contact immediately an emergency-doctor.
R/C fuel, especially when in a fuel dispensing bottle, may look like a cool drink to children. Keep all fuel out of reach of children at all times. Do not place fuel containers on the ground where children can get to them while you are driving.
Exposure to the engine exhaust can be harmful. Avoid breathing the engine exhaust. Always run your "MTA-4" outdoors, in a well-ventilated area. Never run the engine indoors!
The engine and exhaust system may become extremely hot during use. Be careful not to touch the parts, especially when stopping the car after a run.
Never operate your "Hammer S50" at night, or anytime your line of sight to the model may be obstructed or impaired in any way.
Never operate your "Hammer S50" in crowds of people or busy pedestrian areas. The "Hammer S50" is large and very fast, and may cause Injury to those unaware of its present.
Never touch transmission- & driveline-parts, the rims and/or tires while the engine is running. As it may result in serious injury.
Because the "Hammer S50" is controlled by radio, it is subject to radio interference from sources beyond your control. Since radio interference can cause momentary loss of control, always allow a safety margin in all directions around your model to prevent collisions. Stop running your model at the first sign of radio interference.
Water and moisture can cause short circuits, fire, explosions, radio-interference & failure. Therefore never operate your "Hammer S18" in water ormoisture conditions.
Never operate the "Hammer S50" on public traffic-ground!
Use only recommended batteries and rechargeable batteries.
Rechargeable batteries may not be recharged while still placed in the model or the transmitter.
Rechargeable batteries may only be recharged with a suitable, recommended charger. All instructions and precautions of the batteries and the charger must be followed. Misuse (like over charging) can cause dangerous fires and explosions.
Rechargeable batteries may never be recharged untended.
Before every operation of the "Hammer S50" you must clear your frequency and carry out a complete function- & range-test. Don't attempt to operate your "Hammer S50" if there are any problems with your model, it's radio-system or interference at your location.
Only operate the "Hammer S50" within a circle of approx. 100m around you as center-point. If you run the "Hammer S50" too fare away from you, you might not be able to recognize first signs of interference, caused by a newly appearing disturbing-factor (like a bigger sized o Metal objects or another reason for radio-interference).
The engine can be loud. Wear ear protections. Be considerate of your neighbors by running your model early in the morning or late at night.
KEEP THE "Hammer S50", IT'S TRANSMITTER AND EXTRA EQUIPMENT OUT OF REACH OF CHILDREN UNDER 3 YEARS OF AGE! DETACHABLE Parts OF THIS MODEL CAN BE SWALLOWED BY CHILDREN UNDER 3 YEARS OF AGE. SUFFOCATION DANGER!
Care should be taken while working on the model, as there could be sharp points or edges.
Never operate the "Hammer S50" in rain, and during storms, lightning & thunder!
Any short circuits in the products electrical-systems can cause fire, explosions, radio-interference & failure. Therefore all electrical-wires must be regularly controlled, and if damaged newly isolated.
This document should be retained for reference at a late date. If the need arises, this document includes the identification of the importer And manufacturer.

The manufacturer THUNDER TIGER is offering the following frequencies: 40.665 (50), 40.675 (51), 40.685 (52) & 40.695 (53). These frequencies are allowed in D, B, A, DK, L, N, NL und S for the use of car- boot- and airplane-models.

CE 0197

Thunder Tiger Corp.
No. 7, 6th Rd, Industry Park, Taichung, Taiwan, R.O.C.

Information zu Gewährleistung & Service

Sehr geehrter Kunde,
Die Thunder Tiger Europe GmbH hat sich das Ziel gesetzt, den besten „After-Sales-Service" in der Modellbau-Branche zu bieten. Sowohl der Fachhandel als auch die Modellbauer an der Basis bestätigen uns, dass wir uns dahingehend auf bestem Wege befinden.
Alle unsere Produkte sind qualitativ sehr hochwertige MODELLBAU Artikel. Trotz teilweise vormontierter Modelle (RTR „ready to run") handelt es sich NICHT um SPIELZEUG! Das heißt, bei dem Gebrauch und der Handhabung unserer Produkte durch den Kunden sind gewisse Mindestanforderungen und Sorgfaltspflichten einzuhalten.
Insbesondere alle RTR und ARTR Modelle sind trotz ihrer Vormontage dennoch Modellbau-Artikel, so wie andere Fabrikate die in Baukastenform geliefert werden. Bei solchen ist dies nur offensichtlicher (erst bauen, dann fahren). Pflege, Servicearbeiten und Reparaturen sind unumstößlich mit dem Betrieb eines ferngesteuerten Modells verbunden. In der Regel führt der Betreiber die anfallenden Arbeiten selbst durch. Und im Grunde macht dies für Viele den eigentlichen Reiz dieses Hobbys aus.
Eine vollwertige „Mobilitätsgarantie" im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistungsfrist kann es bei unseren Modellbauartikeln insoweit nicht geben, als diese einer erhöhten Belastung und Überbeanspruchung durch den Kunden unterliegen, die dabei auch weit über den Bereich der BESTIMMUNGSGEMÄßEN VERWENDUNG hinausgehen können. Die gesetzliche Gewährleistung möchte lediglich sicherstellen, dass ein Produkt mit den für diese Produktgruppe üblichen Eigenschaften geliefert wird. Das bedeutet in unserer Branche ein mit Funkfernsteuerung betriebstaugliches Produkt. Eine Aussage über die Höhe der Belastbarkeit im Betrieb kann, abgesehen von einem Mindeststandard, selbstverständlich nicht daraus abgeleitet werden und ist auch nicht vom Gesetzgeber beabsichtigt.
Eine solch weitreichende Gewährleistung ist lediglich bei ferngesteuerten Modellen aus dem Spielzeugsektor mit entsprechend niedrigerem Leistungsniveau möglich. Bei einer „V-max" von 15Km/h kann einfach nahezu Nichts passieren! Oder man betreibt ein Hochleistungs-Modell so, wie man z.B. im „wirklichen Leben" seinen PKW im Maßstab 1:1 betreibt: KEINE Zusammenstöße, KEINE Sprünge, KEINE Überschläge,....
Trotzdem repräsentiert Thunder Tiger Europe über die gesetzliche Gewährleistung hinausgehend selbstverständlich einen überdurchschnittlichen Qualitätsstandart in der Branche. Dieser hohe Standard kann mangels Messbarkeit der individuellen Beanspruchung durch den Kunden nicht eingeklagt werden, da er ohnehin schon weit über das geforderte Mindestmaß hinausgeht.
Im Modellbaubereich ist es zudem im Grunde genauso wie in der Automobil-Szene Maßstab 1:1. Man vergleiche nur den Wartungs- und Service-Aufwand von einem serienmäßigen Kleinwagen und einem Formel-1 Boliden. Bezieht man dann noch das Leistungsniveau unserer Modelle auf ihren Maßstab, kann sich jeder selbst eine Vorstellung machen, wo diese auf der Leistungs-Skala einzuordnen sind.
Hierzu passt sehr gut die öfters angebrachte Erklärung: „... ja, ich habe mit dem Auto doch nur etwas den Bordstein geschrammt....". Nehmen wir einmal an, dass der Bordstein ca. 10cm Höhe hat - damit lässt sich gut rechnen - dann sollte man sich vergegenwärtigen, was das bei einem Maßstab von 1:10 bedeutet: das ist direkt damit zu vergleichen, wenn man mit seinem PKW bei 35-40Km/h „etwas" an einer 1m hohen, soliden Stein-Wand entlangschrammt! In dem Fall wäre Jeder froh, wenn er den Schaden z.B. mit dem Einbau eines Radachs-Trägers für 5-6 EUR selbst beseitigen könnte. Ohne zu berücksichtigen, wie oft solche und vergleichbare Aktionen bei einem Modell-Auto unserer Qualität ganz ohne Schaden ablaufen.

Die gesetzlich geforderten Voraussetzungen werden durch die Gewährleistungspraxis der Thunder Tiger Europe GmbH weit übertroffen, indem wir den Einzelfall überprüfen und versuchen zusammen mit den Händlern eine kulante Schadensregulierung zu erreichen. Im Ergebnis ergeben sich daher folgende Konsequenzen für unsere Kunden.

Die Gesetzeslage zur Gewährleistung ist eindeutig: Der Hersteller und der Handel haftet nicht generell und geschränkt für unsachgemäßen Gebrauch, die unbegrenzte Haltbarkeit, den natürlichen Verschleiß oder die Abnutzung einer Kaufsache.
Hierunter fallen daher auch sehr viele Unfallschäden, die aus dem Praxis-Einsatzes eines Modellbau-Artikels resultieren, da sich hier eine Haltbarkeitsgrenze nicht definieren ließe.
Eine volle Gewährleistung auf alle „Betriebs-Schäden" könnte man konsequenterweise nur anmelden, wenn man ein Modell so vorsichtig und sorgfältig verwendet wie ein Fahrzeug im Maßstab 1:1.
Es ist im Grunde so, wie im richtigen Leben auch: Wenn ich mir eine Schramme in meinen Neuwagen fahre, kann ich leider auch nicht von meinem KFZ Händler eine Reparatur auf Gewährleistung fordern. Also fahre ich mit meinem „richtigen" Auto so, dass ich nicht „anschramme". Und nicht anders ist es in letzter Konsequenz mit einem Modell.
Natürlich kann man mit einem Modell „gröber" umgehen. Das sich hieraus ergebende Risiko ist aber vom Benutzerselbst zu tragen, da nicht alle daraus resultierenden Schäden automatisch von Gewährleistungen abgedeckt werden.
Alle Modelle sind zu den bei Produktvorführungen und in Videos gezeigten Fahrleistungen und Belastungen in der Lage und weisen die dazu notwendigen generellen Haltbarkeitsvoraussetzungen auf.
Aber weder Thunder Tiger Europe noch der Hersteller THUNDER TIGER sprechen damit in irgendeiner Form eine Gewährleistung aus, dass all diese Fahrmanöver immer ohne Folgenschäden bleiben werden. Dennoch liegen die Produkte von THUNDER TIGER hinsichtlich Langlebigkeit und Haltbarkeit im Branchenvergleich zweifellos im oberen Segment. Dies bestätigen zahllose Modellbauer und Fachhändler basierend auf ihren Erfahrungen mit vergleich baren Modellen der anderen führenden Hersteller. Hierzu ein Vergleich: Alle PKW Hersteller (natürlich im Maßstab 1: 1) bewerben die Sicherheit Ihrer Fahrzeuge (Knautschzonen, Airbags,...). Aber dennoch gewährleistet Ihnen keiner, dass Sie jede Form von Unfall in einem solchen Fahrzeug auch körperlich absolut unbeschadet überstehen. Gewährleistungsrecht steht dem Kunden nur zu, wenn die Sache bei Gefahrübergang fehlerhaft war.
Grundsätzlich muss der Käufer beweisen, dass die Sache bei Gefahrübergang mit einem Fehler behaftet war, auch Wenn gelegentliche Rückschlüsse aufgrund der Schadensart zulässig sind.

Das Produkt „HAMMER S50" in seiner Gesamtheit

Sollten Sie für sich persönlich zu dem Ergebnis kommen, dass Sie die nachfolgenden Einschränkungen und Mängel nicht akzeptieren können, dürfen Sie das Modell in keiner Weise in Betrieb nehmen! In diesem Fall müssen Sie das Modell in jeder Weise vollständig bei dem Händler zurückgeben, von dem Sie das Modell bezogen haben. Missachtung der vorangegangenen Hinweise können in Wertersatzleistungen Ihrerseits für den Gebrauchsvorteil resultieren. Nacherfüllung in Form von Nachbesserung oder Ersatzlieferung ist in diesem speziellen Fall der Grundsätzlichkeit von nicht änderbaren Elementar-Modelleigenschaften des Modells "HAMMER S50" nicht möglich.

Besitzt der zuständige Fachhändler nicht die Möglichkeiten, einen retournierten Artikel hinsichtlich Wertersatzleistungen für den Gebrauchsvorteil richtig einzuschätzen, hat er das Recht die Beurteilung durch die Thunder Tiger Europe GmbH abzuwarten.

Mit Inbetriebnahme des Modells erklären Sie, dass Sie alle Betriebs-Einschränkungen und Mängel des Modells „Hammer S50" kennen. Bei Unklarheiten oder Fragen können Sie sich an die Thunder Tiger Europe GmbH wenden. Tun Sie dies nicht, sind Sie grob fahrlässig über die Mängel des Modells „HAMMER S50" in Unkenntnis geblieben.

Der PRO 50BK - Der „HAMMER S50" Hochleistungsmotor

- Der Verbrennungsmotor Ihres Modell ist ein hochleistungsfähiges Antriebsaggregat.
- Beim Betrieb des „Hammer S50" Motor müssen alle Hinweise dieser Anleitung genau beachtet werden!
- Zur Wahrung der Leistungen im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistungsfrist darf der PRO 50BK) Verbrennungsmotor nur mit Spritsorten betrieben werden, die den Angaben der Anleitung entsprechen. Die verwendete Spritsorte muss an Hand von Kopien von ordentlich erstellten Rechnungen im Schadensfall nachgewiesen werden!
- Der PRO 50BK Verbrennungsmotor darf nicht permanent in seinem höchsten Leistungsbereich (Vollgas) betrieben werden.
- Auf Grund des Einsatzes im Hochleistungsbereich und der vielfältigen Missbrauchsmöglichkeiten werden ausdrücklich keine generell gültigen Gewährleistungen auf die Haltbarkeit des PRO 50BK Motors ausgesprochen. Zur Verdeutlichung: Fahrlässiger Vorgehensweise des Betreibers können innerhalb kürzester Zeit zu kapitalen Motorschäden führen! Auf Grund des Einsatzes im Hochleistungsbereich werden aber auch beim ordnungsgemäßen Betrieb Einzelkomponenten des Motors im Rahmen des natürlichen Verschleißes defekt gehen und müssen gemäß der nachfolgenden Hinweise ausgetauscht werden. Auf diesen Mangel weisen wir Sie hiermit ausdrücklich hin!
- Die Passung zwischen Motorkolben und Laufbuchse ist der entscheidende Faktor für die Leistungsfähigkeit und Laufeigenschaften des PRO 50BK Motors. Mit zunehmender Betriebsdauer unterliegt diese Passung dem natürlichen Verschleiß, bis zu einem Punkt, von dem ab ein zufriedenstellender Betrieb nicht mehr möglich ist. Wir können ausdrücklich keine Gewährleistung auf die unbegrenzte Haltbarkeit dieser Motorteile aussprechen. Die Dauer bis zur Unbrauchbarkeit dieser Teile hängt bei dem Hochleistungsmotor PRO 18 BX) im überproportionalem Maß von der Belastungsintensität und dem pfleglichen Betrieb des Motors ab, und kann deshalb nicht genau angegeben werden.
- Die Pleuelstange des PRO 50BK Motor muss regelmäßig kontrolliert werden und bei einem übermäßigen Pleuel-Lagerspiel präventiv ausgetauscht werden spätestens aber nach ca. 11 Litern Sprit oder zusammen mit dem Austausch der Laufgarnitur (Kolben & Laufbuchse).
- Der PRO 50BK Motor ist kein Spielzeug, sondern ein Modellbau-Artikel. Um einen zufriedenstellenden Betrieb auch über einen längeren Zeitraum gewährleistet zu haben, müssen regelmäßig Justierungs-, Reparatur- und Wartungs-Arbeiten ausgeführt werden. Informationen über Justierungs-, Reparatur- und Wartungs-Arbeiten finden Sie in der Betriebsanleitung und immer auf dem aktuellsten Stand unter www.thundertiger-europe.com. Es besteht aber die Möglichkeit, dass darüber hinaus auch weitere Informationsquellen eigenständig genutzt werden müssen (Fachliteratur, Modellbau-Vereine, Fachhändler,...). Auf diesen Mangel weisen wir Sie hiermit ausdrücklich hin!
- Kontrollieren Sie den PRO 50BK Motor vor Inbetriebnahme sorgfältig auf Schäden und reklamieren Sie diese ggf. bevor Sie den Motor in Betrieb nehmen.

Mit Inbetriebnahme des PRO 50BK Motors erklären Sie sich mit den in diesem Absatz angeführten Hinweisen, Einschränkungen und Mängeln einverstanden!

Das Start-System des „HAMMER S50"

- Die Freilauf-Nadellager des Start Systems sind Verschleißteile, für welche wir aus technischen Gründen keine Haftung für unbegrenzte Haltbarkeit übernehmen können.
- Auf Grund der vielfältigen Missbrauchsmöglichkeiten werden ausdrücklich keine generell gültigen Gewährleistungen auf die unbegrenzte Haltbarkeit des serienmäßigen, integrierten Seilzug-Start-Systems ausgesprochen. Auf diesen Mangel weisen wir Sie hiermit ausdrücklich hin!

Das Modell „HAMMER S50"

- Auf Grund seiner überdurchschnittlichen Leistungsfähigkeit kann der „HAMMER S50" auf allerhöchstem Leistungsniveau betrieben werden.
- Betreiben Sie Ihren „HAMMER S50" genauso, wie Sie einen PKW fahren würden, in dem Sie persönlich sitzen. Verdeutlichen Sie sich, was geschieht, wenn Sie sich mit Ihrem PKW überschlagen oder einen Frontalzusammenstoß mit einer soliden Mauer bei Höchstgeschwindigkeit haben. Den gleichen Belastungen setzen Sie im Grunde Ihren „HAMMER S50" aus! Der „HAMMER S50" ist natürlich tendenziös solider ausgelegt als ein PKW im Maßstab 1:1 und kann dadurch auch deutlich stärker belastet werden, aber man muss sich beim Betrieb des „HAMMER S50" immer bewusst sein, dass man in extremen Fahrsituationen die Grenzen der mechanischen Belastbarkeit überschreiten kann. Der „HAMMER S50" kann Überschläge, Zusammenstöße und Sprünge unbeschadet überstehen, aber garantieren tut dies der Hersteller THUNDER TIGER ausdrücklich nicht!

Auf Grund des Einsatzes im Hochleistungsbereich und der vielfältigen, im Nachhinein nicht auszuschließenden Missbrauchsmöglichkeiten werden ausdrücklich keine generell gültigen Gewährleistungen auf die Haltbarkeit (Unfallschäden und Verschleiß) des Modells „HAMMER S50" ausgesprochen. Auf diesen Mangel weisen wir Sie hiermit ausdrücklich hin!

- Besonders beim Betrieb des Modells bei niedrigen Temperaturen (unterhalb von + 10° C) können alle Komponenten des Modells leichter beschädigt werden. Auf diesen Mangel weisen wir Sie hiermit ausdrücklich hin!
- Der „HAMMER S50" darf nicht im Wasser oder auf feuchtem Untergrund betrieben werden. Auf diese Betriebseinschränkung weisen wir hiermit ausdrücklich hin!
- Der THUNDER TIGER „HAMMER S50" ist kein Spielzeug, sondern ein Modellbau-Artikel. Um einen zufriedenstellenden Betrieb auch über einen längeren Zeitraum gewährleistet zu haben, müssen regelmäßig Justierungs-, Reparatur- und Wartungs-Arbeiten ausgeführt werden. Informationen über Justierungs- , Reparatur- und Wartungs-Arbeiten finden Sie in der Betriebsanleitung und immer auf dem aktuellsten Stand unter www.thundertiger-europe.com . Es besteht aber die Möglichkeit, dass darüber hinaus auch weitere Informationsquellen eigenständig genutzt werden müssen (Fachliteratur, Modellbau-Vereine, Fachhändler,...). Auf diesen Mangel weisen wir Sie hiermit ausdrücklich hin!
- Kontrollieren Sie den THUNDER TIGER „HAMMER S50" vor Inbetriebnahme sorgfältig auf Schäden und reklamieren Sie diese ggf. bevor Sie das Modell in Betrieb nehmen.
  Mit Inbetriebnahme des THUNDER TIGER „HAMMER S50" erklären Sie sich mit den in diesem Absatz angeführten Hinweisen, Einschränkungen und Mängeln einverstanden!

Schadensfall-Abwicklung

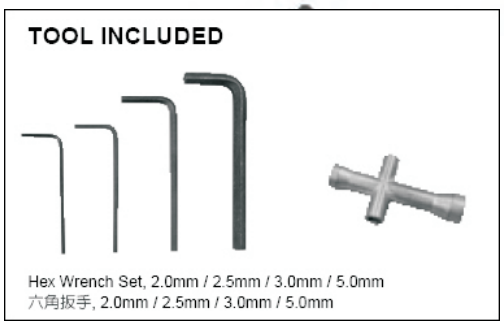
Schadensfälle können von der Thunder Tiger Europe GmbH nur bearbeitet werden, wenn dem betroffenen Artikel ein vollständig bearbeitetes Formular „SCHADENSFALL" (siehe Vordruck am Ende dieser Anleitung!) beiliegt.

- Von der Thunder Tiger Europe GmbH können nur Warensendungen angenommen werden, die frei von Kosten für den Empfänger sind.

Mit Inbetriebnahme Ihres Thunder Tiger Produkts erklären Sie sich mit dieser Form der Schadensfall-Abwicklung einverstanden!

Zum Betrieb notwendiges Zubehör

Beiliegendes Werkzeug:



Zum Betrieb nötig:

Fernsteuerung (min. 3-Kanal)
mit Servos (3) und Empfänger
>> Im RTR Set bereits enthalten! <<

Glühkerzenheizer

2932 Empfängerakku
Hump Pack 6V 1200mAh

Modelltreibstoff

Akkus für
Fernsteuerung und Empfänger

Zange

Schraubendreher

Tankflasche

PRO 50BK - Der „HAMMER S50" Motor!

Der Hersteller THUNDER TIGER hat über 25 Jahre Erfahrung in der Entwicklung von Hochleistungsmotoren für alle Modellbauanwendungen. Der Motor im „HAMMER S50" ist mit Absicht keine absolute Neuentwicklung sondern ein bereits über Jahre bewährtes Triebwerk, das sich besonders auszeichnet durch die optimale Kombination aus Leistung und zuverlässigem Betriebsverhalten. Nicht umsonst werden THUNDER TIGER Motoren gleicher Bau-Serie schon seit Jahren sehr gerne und erfolgreich auch von anderen Firmen in ihren RTR Modellen verwendet z.B. von der Firma SCHUMACHER UK. Im „HAMMER S50" kommt die modernste und leistungsstärkste Version dieser THUNDER TIGER Motorenserie zum Einsatz.
Der PRO 50BK ist ein Hochleistungsmotor, entwickelt für die PRAXIS, und nicht ein Motor, der unter unwirklichen Test-Bedingungen Leistungswerte aufweist, die zwar auf den ersten Blick sehr beeindruckend erscheinen, aber nur sehr wenig über die Praxistauglichkeit des Aggregates aussagen.

Service und Austausch von Verschleißteilen

Der PRO 50BK Motor ist ein Hochleistungs-Modellbau-Artikel. Um einen zufrieden stellenden Betrieb - auch über einen längeren Zeitraum - gewährleistet zu haben, müssen regelmäßig Justierungs-, Reparatur- und Wartungs-Arbeiten ausgeführt werden. Informationen über Justierungs-, Reparatur- und Wartungs-Arbeiten finden Sie in der Betriebsanleitung und immer auf dem aktuellsten Stand unter www.thundertiger-europe.com . Auf Grund der Hochleistungscharakteristik des PRO 50BK Motors ist es notwendig, Verschleiß unterliegende Motor-Bauteile (Laufgarnitur, Pleuel,...) regelmäßig zu erneuern. Hierauf weisen wir den Betreiber hiermit ausdrücklich hin.

ACHTUNG
Am PRO 50BK Motor dürfen keine Modifikationen ausgeführt werden.
Jede Form der Modifikation am Motor ohne die ausdrückliche Autorisierung durch die THUNDER TIGER Corporation resultiert in eine Einschränkung der gesetzlichen Gewährleistungsansprüche.
Es ist zudem so, dass alle vermeintlichen, „traditionellen" Motoren-Tuning-Tipps im besten Fall keinen Einfluss auf den PRO 50BK Motor haben. Im schlimmsten Fall führen solcherlei Modifikationen zu einer Leistungsverminderung, Beschädigung und/oder einer verkürzten Lebensdauer des PRO 50BK Motors.

Worterklärungen/Definitionen

„Einlauf-Prozedur"
Die inneren Motorbauteile (hauptsächlich der Kolben und die Laufbuchse) sind zueinander gesehen mit beabsichtigten Übermaßen versehen. Sprich, der Kolben ist im Neuzustand eigentlich zu groß im Durchmesser für die Laufbuchse, in der er sich auf und ab bewegen soll. In der Einlauf-Prozedur nutzen sich die Einzelteile gezielt genau so ab, dass sie danach für den End-Betrieb perfekt zueinander passen. Überdenkt man die Hintergründe dieses Prozess einmal in Ruhe, erkennt man die Wichtigkeit einer ordentlich durchgeführten Einlauf-Prozedur.

„Kompression"
Damit wird in der Motoren-Umgangsprache oftmals die Laufgarnitur-Passung - also die Passung zwischen Kolben und Laufbuchse - bezeichnet. „Hat ein Motor Kompression", ist die Passung zwischen Kolben und Laufbuchse noch sehr eng, was sich in einem Motor mit guten Laufeigenschaften und hoher Leistung widerspiegelt. Man erkennt dies auch daran, dass sich ein solcher Motor am oberen Kolben-Todpunkt per Hand nur schwer durchdrehen lässt (natürlich nur nachdem man sichergestellt hat, dass der Motor nicht „abgesoffen" ist!). „Hat ein Motor nur noch wenig Kompression", hat er bereits viel Spiel zwischen Kolben und Laufbuchse, was dazu führt, dass sich die Laufeigenschaften verschlechtern und die Leistung deutlich sinkt. In einem solchen Fall muss die Laufgarnitur (Kolben und Laufbuchse) erneuert werden, und der Motor einer erneuten Einlauf-Prozedur unterzogen werden.

„Pleuel"
Das Pleuel überträgt die Auf-Ab-Bewegung des Motorkolbens in die Drehbewegung der Kurbelwelle. Das Spiel des Pleuel-Lagers muss regelmäßig kontrolliert werden um einem Pleuelbruch und den damit verbundenen Folgeschäden vorzubeugen. Ein Pleuel mit übermäßigem Lagerspiel muss unbedingt präventiv erneuert werden.

„Mischungsverhältnis"
Genau genommen müsste man dies als Luft-Sprit-Mischungsverhältnis bezeichnen. Dieses Mischungsverhältnis wird von den Einstellungen der Vergaser-Justierschrauben („Nadeln") bestimmt.

„High-Speed"- Nadel wird in der Abbildung mit **(a)** gekennzeichnet
Die „High-Speed"- Nadel (Justierschraube) kontrolliert die Menge der Spritzufuhr im mittleren bis hohen Drehzahlbereich.

„Low-Speed"- Nadel wird in der Abbildung mit **(c)** gekennzeichnet
Die „Low-Speed"- Nadel (Justierschraube) finden Sie an der Stirnseite des Vergasers in Mitten des Anlenkhebels. Die Einstellung dieser Schraube bestimmt das Sprit-Luft-Mischungsverhältnis im Leerlauf und in niedrigen Drehzahlbereichen und ist somit entscheidend für ein „rundes" Leerlauf- und Beschleunigungs-Verhalten Ihres Motors.

„Mager"
Als „Mager" bezeichnet man den Zustand, wenn der Motor auf Grund der Vergasereinstellungen nicht ausreichen Sprit zugeführt bekommt (im Verhältnis zur angesaugten Luftmenge gesehen). Ein eindeutiges Symptom für eine zu magere Vergasereinstellung ist immer ein **ÜBERHITZENDER MOTOR**. Ein weiteres Erkennungszeichen für eine zu „magere" Einstellung ist, wenn ein Motor bereits nach nur kurzer Laufzeit - bevorzugt im höheren Drehzahlbereich - ausgeht. Eine zu „magere" Vergasereinstellung ist ein höchstgefährlicher Betriebszustand und kann zu schwersten Motorbeschädigungen führen!

„Den Vergaser magerer stellen"
Dies kann man sowohl auf die „Low-Speed"- , als auch die „High-Speed"- Nadel beziehen. In beiden Fällen erreicht man dies, durch Drehen im Uhrzeigersinn mit dem Ziel die Spritzufuhr im Verhältnis zur Luftansaugmenge zu reduzieren.

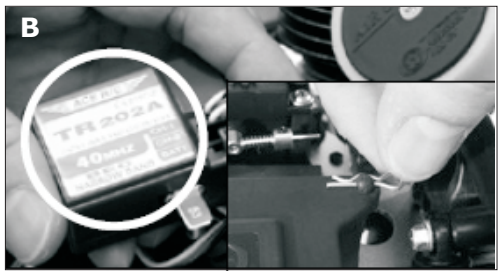
„Fett"
Als „Fett" bezeichnet man den Zustand, wenn der Motor auf Grund der Vergasereinstellungen zu viel Sprit zugeführt bekommt (im Verhältnis zur angesaugten Luftmenge gesehen). **Beim Betrieb sollte zum Schutze eines Motors immer die „fettest" mögliche Vergasereinstellung angestrebt werden.** Eine übermäßig zu „fette" Vergasereinstellung führt zu einem unbefriedigenden Motorlaufverhalten in Kombination mit Rauch und unverbranntem Sprit, der in übermäßigen Maßen aus dem Auspuff kommt.

„Den Vergaser fetter stellen"
Dies kann man sowohl auf die „Low-Speed"- , als auch die „High-Speed"- Nadel beziehen. In beiden Fällen erreicht man dies, durch Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn mit dem Ziel die Spritzufuhr im Verhältnis zur Luftansaugmenge zu vergrößern.

1. Laden des Glühkerzenakkus:

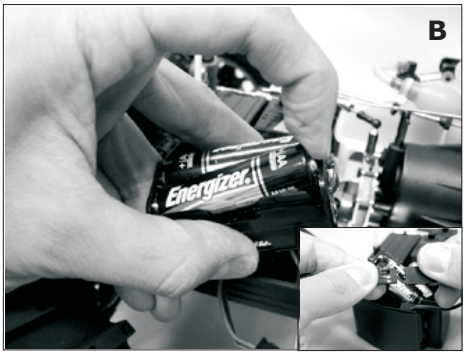
A: Verbinden Sie den Glükerzenakku mit dem Sechskantstecker des Ladegerätes.
B: Am Ladegeräte sollte nun eine rote LED leuchten. Der Ladevorgang ist nun gestartet.
C: Nach dem Laden stecken Sie bitte zuerst den Glühkerzenakku, dann das Ladegerät aus. Ladezeit bei der ersten Ladung sollte zwischen 16 und 24 stunden betragen. Danach empfehlen wir eine Ladezeit von 12 Stunden.

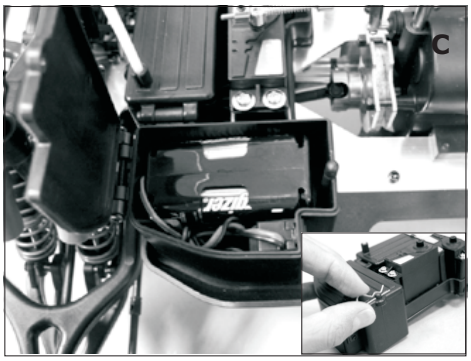
2. Vorbereitung der RC-Anlage



A: Prüfen Sie die auf dem Quarz im Sender angegebene Frequenz.
B: Öffnen Sie die RC-Box. Stellen Sie sicher, dass Die Frequenz des Quarzes im Empfänger mit der des Senderquarzes übereinstimmt. Sollte dies nicht der Fall sein wenden Sie sich umgehend an Ihren Fachhändler, bevor Sie das Modell in Betrieb nehmen. Abweichungen der Frequenzen führen immer zu Kontrollverlust.
Prüfen sie alle Steckverbindungen auf festen Sitz und korrekten Steckplatz.
Führen Sie das Antennenkabel des Empfängers durch das vorgesehene Loch in der RC-Box und durch das beiliegende Antennenrohr.
C: Schrauben Sie die Antenne in den Sender.

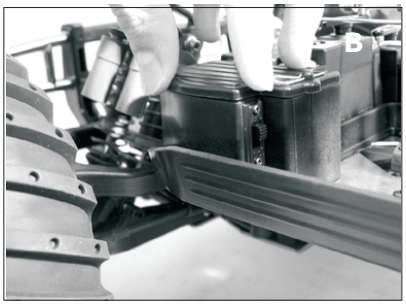
3. Einbau der Sender- und Empfängerstromversorgung





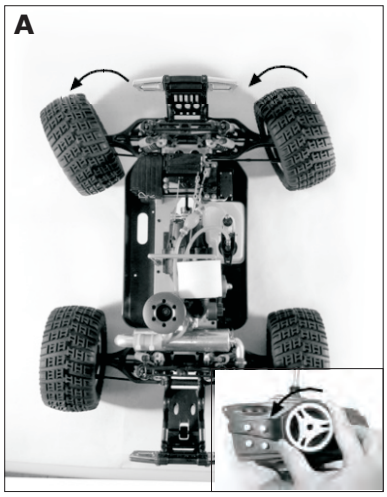
A: Legen Sie acht AA Mignon Zellen ein.
B: Legen Sie vier AA Mignonzellen oder einen 6V Empfängerakku (empfohlen) ein und verbinden Sie den Akkupack mit dem Schalter.
C: Schließen Sie die RC-Box und sichern Sie sie mit einem Karosserieclips.

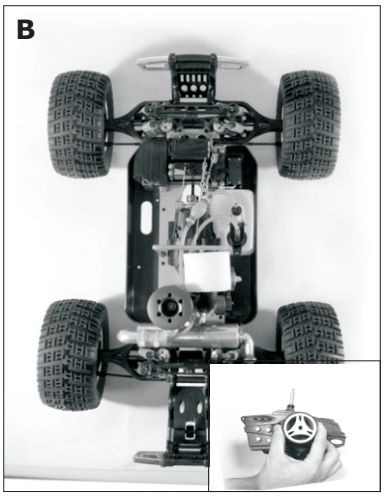
4. Inbetriebnahme der RC-Anlage

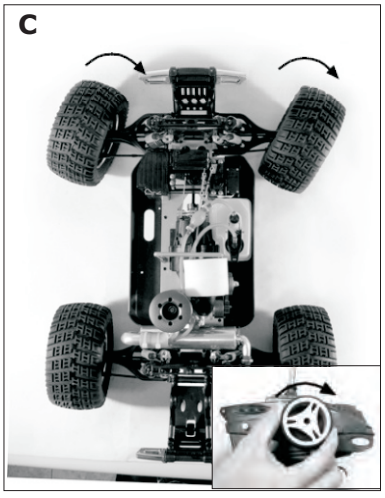


A: Schalten Sie zuerst den Sender ein.
B: Schalten Sie nun den Empfänger ein. Beim Ausschalten schalten Sie zuerst den Empfänger, dann den Sender aus.
C: Um Servorichtungen umzukehren benutzen Sie die Kippschalter an der Stirnseite des Senders.
Für mehr Informationen ziehen Sie bitte die Betriebsanleitung der RC-Anlage zu Rate.

5. Kontrolle der Lenkfunktion







A: Prüfen Sie die Lenkfunktionen. Schlagen Sie bei eingeschalteter RC-Anlage nach links ein. Die Vorderräder sollten nun nach links zeigen. Wenn nicht, ändern Sie bitte die Lenkservo-richtung.
B: Stellen Sie das Lenkrad wieder auf Neutral. Die Vorderräder sollten nun parallel nach vorne geradeaus zeigen. Wenn nicht, trimmen sie etwas nach.
C: Bewegen Sie das Lenkrad nach rechts. Die Vorderräder sollten nun nach rechts zeigen.

SICHERHEITS - KONTROLLE des Fernsteuerungssystems

Nachlässigkeiten Ihrerseits können zu schwerwiegenden Schäden führen und fallen unter die Kategorien „Fahrlässigkeit" und/oder „Mutwilliger Missbrauch"!

Das Fernsteuerungs-System wurde werksseitig vorjustiert (logischerweise nur bei der RTR Version inklusive Fernsteuerung). Sie müssen aber alle Einstellungen vor jedem Gebrauch nochmalig kontrollieren und die beschriebenen Funktions- und Reichweiten-Tests ausführen (siehe Punkt 1.-8. der nachfolgenden Auflistung).
Auf die absolute Notwendigkeit dieser Maßnahmen werden Sie hiermit ausdrücklich hingewiesen!

Bevor Sie Ihren Sender einschalten, müssen Sie unbedingt immer erst eine Frequenz Kontrolle durchführen.

ACHTUNG: Sie müssen den Sender immer als erstes Anschalten und als letztes Abschalten**.** Dadurch verhindern Sie sicher, dass Ihr Modell auf Grund von Streusignale außer Kontrolle gerät. Schieben Sie den Sender Ein/ Aus-Schalter auf die Position ON. Die linke „Full" LED sollte konstant GRÜN aufleuchten. Wenn nur die mittlere „Mid" LED oder gar die rechte „Low" LED leuchtet, ist dies ein sicheres Erkennungszeichen für schwache Batterien. Schwache Batterien verkleinern die Reichweite der Signale, die Ihr Sender an den Empfänger Ihres Modells sendet. Reißt die Verbindung zwischen Ihrem Sender und dem Empfänger ab, verlieren Sie die Kontrolle über Ihr Modell. Deshalb dürfen Sie Ihren Truck nur betreiben, wenn die linke „Full" LED hell GRÜN leuchtet!

Ziehen Sie die Teleskopantenne am Sender vollständig aus!

Setzen Sie Ihren „MTA-4" auf einen Gegenstand, sodass seine Räder nicht den Untergrund berühren können. Schalten Sie Ihren Truck an („ON" Position).. Die Servos werden „anspringen" und sich in Ihre jeweilige Neutral-Position bewegen.

Betätigen Sie den Gas/ Bremse-Hebel am Sender um sicherzustellen, dass das Gas/ Bremse-Servo einwandfrei funktioniert. Befindet sich das Servo in Neutral-Position, sollte der Vergaser in Leerlauf-Position stehen (nehmen Sie den Luftfilter vom Vergaserstutzen und schauen Sie von oben in den Vergaser. Der Vergaser-Metall-Schieber im Inneren sollte den Vergaseransaugstutzen nahezu vollständig verschließen (Öffnungsspalt ca. 0,5mm). Steht der Gas/ Bremse-Hebel am Sender auf maximal vorwärts, sollte der Vergaser vollständig geöffnet sein. Drücken Sie jedoch den Gas/ Bremse-Hebel am Sender auf maximale Bremsposition, sollte die Bremse „zupacken" und der Vergaser weiterhin auf Leerlauf-Position stehen. Gibt es hiervon Abweichungen, müssen Sie diese mit Hilfe der Feinjustierung-Gas-Bremse am Sender korrigieren. Zudem kann es erforderlich sein, dass auch die Länge der Vergaser-Bremse-Anlenkstangen durch die Stellringe etwas verändert werden muss.

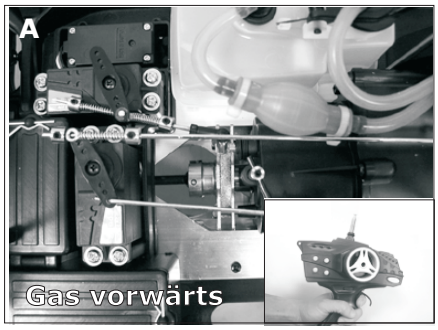
Drehen Sie das Lenkrad am Sender. Kontrollieren Sie, ob das Lenkservo die Vorderräder zügig und gleichmäßig bewegt (Die Räder berühren gemäß der einleitenden Anweisung NICHT den Boden!). Achten Sie darauf, dass keine Lenkungskomponenten lose sind oder klemmen. Bewegt sich das Lenkservo nur sehr langsam, müssen Sie die Empfängerbatterien im Modell gegen frische austauschen. Mit Hilfe der Feinjustierung-Lenkung am Sender positionieren Sie das Lenkservo so, dass die Vorderräder in ihrer Neutral-Stellung gerade nach vorne zeigen. Kontrollieren Sie, ob der Lenkeinschlag in beiden Richtungen gleich groß ist. Benutzen Sie das Lenkrad des Fernsteuerungs-Senders mit Fingerspitzengefühl! Wenn Sie mit unverhältnismäßig großen Kräften am Lenkrad zu Werke gehen, kann es passieren, dass Sie den Lenkmechanismus „überdrehen" und damit beschädigen. Ein überdrehtes Sender-Lenkrad wird nicht von unseren Garantie-Leistungen abgedeckt.

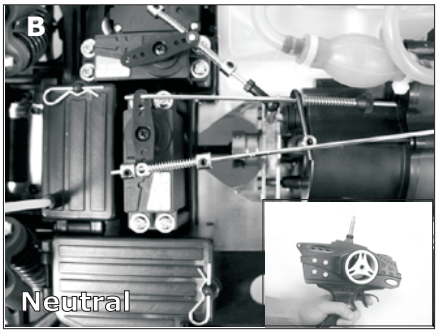
Führen Sie eine Reichweiten-Kontrolle Ihres Fernsteuerungs-Systems durch. Dazu benötigen Sie die Hilfe einer anderen Person. Schalten Sie das Fernsteuerungs-System an. Starten Sie den Verbrennungsmotor Ihres Modells. Ihr Helfer hält das Modell in Händen (Vorsicht, damit er nicht in Berührung mit den drehenden Rädern kommt!), und entfernt sich von Ihnen mit dem Sender. Wählen Sie zum Test der Reichweite eine Entfernung zum Modell, die größer ist, als die beim eigentlichen Betrieb Ihres Trucks. Vereinbaren Sie Zeichen mit Ihrem Helfer, und kontrollieren Sie, auf diese Entfernung, alle Funktionen des Modells. Nur wenn das Modell alle Steuer-Befehle, die Sie mit dem Sender vorgeben, einwandfrei ausführt, dürfen Sie Ihr Modell betreiben. Ansonsten müssen Sie den Betrieb einstellen und die Fehlerursache finden und beheben.

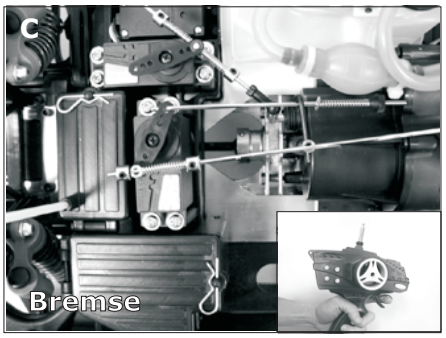
Betreiben Sie Ihr Modell nur in Ihrer unmittelbaren Umgebung (maximale Entfernung 100m!!!). Auch wenn das Fernsteuerungssystem größere Entfernungen zulassen würde. Bei zu großen Entfernungen zum Modell können Sie mögliche, neu auftauchende Gefahrenquellen (z. B. RC-Störungen auf Grund von metallischen Objekten oder Fremdsender,...) in der Nähe des Modells nur schwer wahrnehmen und reagieren dementsprechend zu langsam.

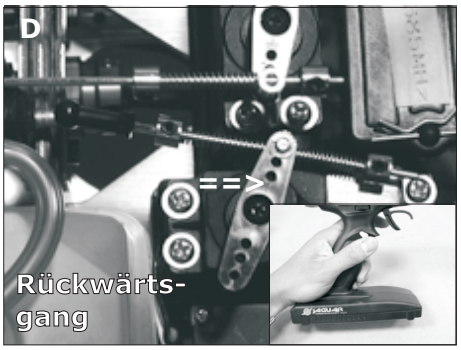
Nur wenn Ihr Modell gemäß der vorangegangenen Punkte 100%ig störungsfrei funktioniert, dürfen Sie es betreiben. Ansonsten müssen Sie den Betrieb einstellen und die Fehlerursache finden und beheben.

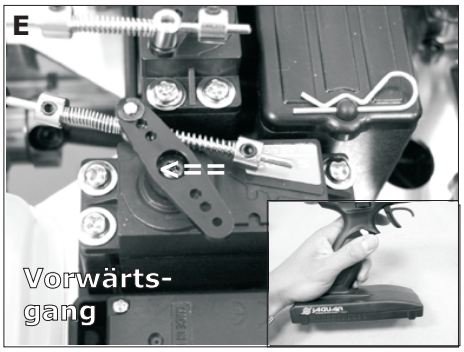
6. Prüfen der Gas-/Bremse- und Rückwärtsgang Funktionen











A: Prüfen Sie die Gas-/Bremse Funktion. Geben Sie bei eingeschalteter RC-Anlage Vollgas. Der Vergaser sollte nun vollständig geöffnet und die Bremse komplett gelöst sein.

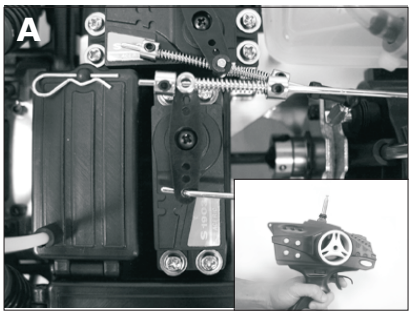
B: Lassen Sie den Gashebel los. Das Gas-/Bremse-Servo sollte zurück in Neutralposition gehen. Der Vergaser sollte sich bis zu dem von der Standgaseinstellung definierten Punkt schließen. Die Bremse sollte komplett gelöst sein und das Auto sollte ohne Widerstand rollen können. Wenn nicht stellen Sie die Trimmung am Sender und das Gestänge nach.

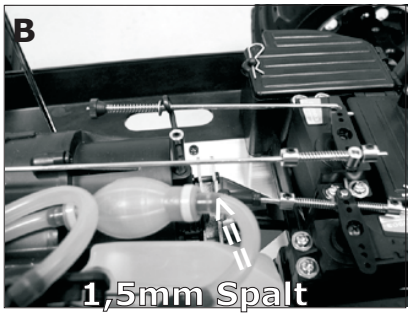
C: Bremsen Sie voll. Der Vergaser sollte in der gleichen Stellung wie bei Neutralstellung bleiben. Das Fahrzeug sollte sich jetzt nur schwer schieben lassen.

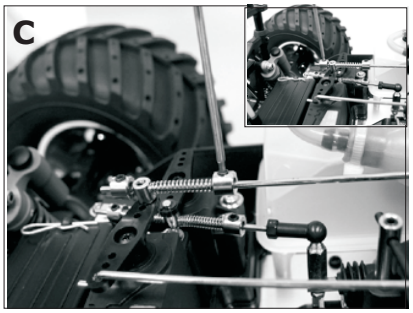
D: Drücken Sie den Vorwärts/Rückwärts-Knopf am Sender. Dadurch wird der Rückwärtsgang eingelegt. Bei erneutem Drücken wird wieder der Vorwärtsgang eingelegt.

ACHTUNG: DRÜCKEN SIE DIESEN KNOPF NIEMALS WENN DAS FAHRZEUG NOCH IN EINE RICHTUNG ROLLT!!! DAS GETRIEBE WÜRDE STARK BESCHÄDIGT WERDEN!!!

7.Einstellen des Gas-/Bremsgestänges

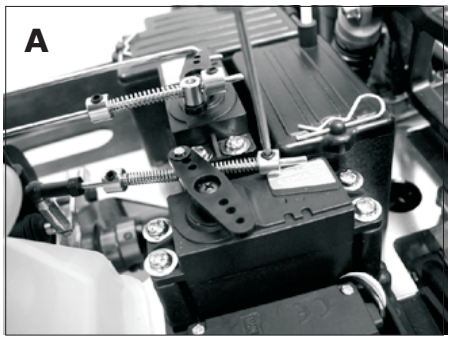


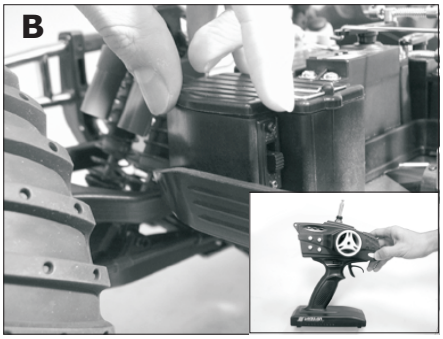


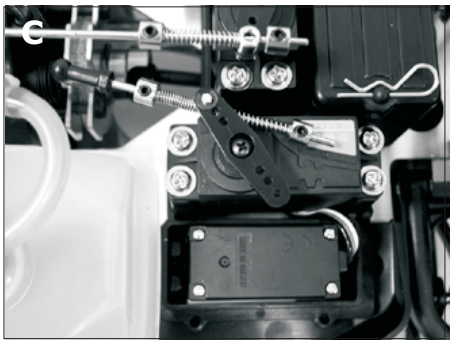


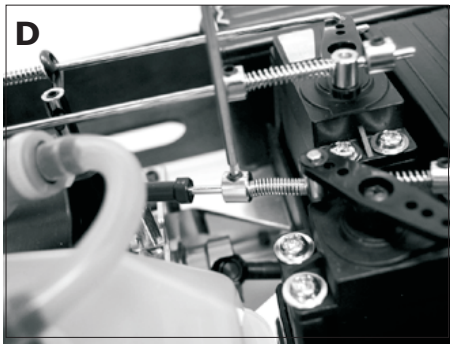
A. Schalten Sie, bevor Sie die Gestänge verändern, die RC-Anlage ein und stellen Sie alle Trimmregler auf Neutral-Position.
B. Stellen Sie den Stellring so ein, dass zwischen ihm und dem Bremshebel bei voll entlasteter Feder in Neutralstellung des Servos 1,5mm Spiel vorhanden ist. Der Bremshebel sollte so eingestellt sein, dass er noch nicht bremst, aber sofort anspricht, wenn der Hebel betätigt wird.
C. Öffnen Sie nun die Stellringe des Gasgestänges. Achten Sie darauf, dass das Servo in Neutralstellung ist. Schließen Sie nun den Vergaser von Hand und stellen Sie den Stellring so ein, dass die Feder leicht vorgespannt ist. Schieben Sie den anderen Stellring nun an den Gelenkkopf.

8. Einstellen des Vorwärts-/Rückwärts-Schaltgestänges



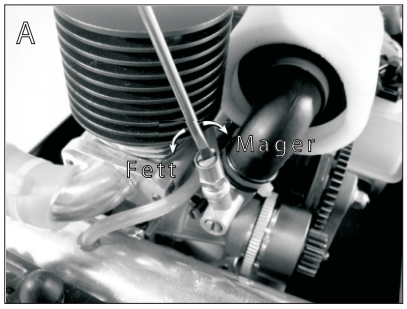


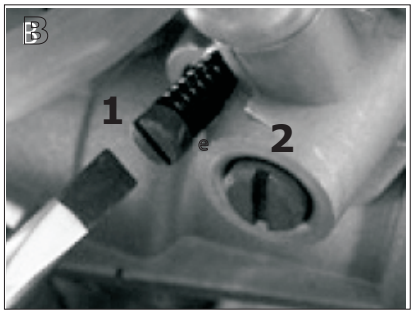


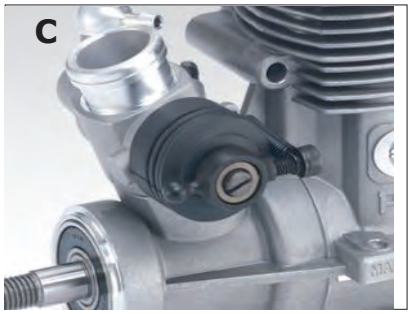


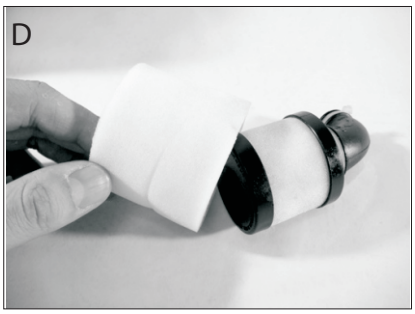
A. Lösen Sie die Stellringe mit einem 1,5mm Innensechskantschlüssel.
B. Schalten Sie die RC-Anlage ein.
C. Das Servo muss automatisch in den Vorwärtsgang schalten.
D. Schieben Sie den hinteren Stellring komplett zum Gelenkkopf, sodass die Feder voll zusammen gedrückt ist. Lösen Sie die Feder ca.4,5mm und fixieren Sie den Stellring.
E. Drücken Sie den Vorwärts-/Rückwärtsschalter am Sender und wiederholen Sie Baustufe 8D.

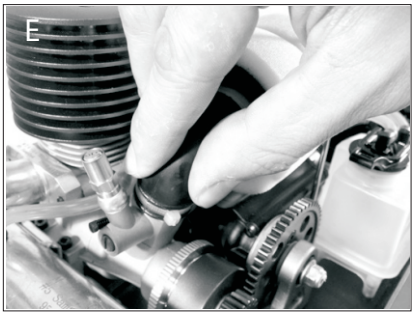
9. Einstellen des Vergasers











A. Einstellung der Hauptdüsennadel: (große Düsennadel in goldfarbenem Düsenstock außerhalb des Vergasergehäuses) Drehen gegen den Uhrzeigersinn reichert das Gemisch an, man spricht von "Fetter stellen". Drehen im Uhrzeigersinn magert das Gemisch ab, man spricht von "Magerer stellen". Verstellen Sie die Düsennadeln nie mehr als 1/8-Umdrehungen auf einmal, um nachvollziehen zu können, welchen Effekt ihre Änderung ergeben hat. Die Hauptdüsennadel regelt die Gemischzsammensetzung im Volllastbetriebt und sorgt somit für die Maximaldrehzahl und Maximalleistung.
Die ***Grundeinstellung*** der ***Hauptdüsennadel*** des PRO-50BK Motors beträgt ***3,5 Umdrehungen.***
...d.h. Sie drehen die Hauptdüsennadel komplett ein. Vorsicht: ziehen Sie die Schraube NICHT an, da sonst die Nadel beschädigt wird! Drehen Sie sie nur leicht an. Öffnen Sie die Nadel nun um 3,5 Umdrehungen. So kommen Sie bei "verstelltem" Motor immer wieder leicht zu einer Grundeinstellung zurück! ***Nach dem Einlaufen*** kann man hier ***ggf.*** auch ***bis auf 3,0 Umdreh.*** gehen.

B. ***B.1:*** Mit dieser Schraube stellt man durch mechanischen Anschlag die Leerlauf-Drehzahl ein. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Drehzahl und umgekehrt. Bei abgenommenen Luftfilter können sie von oben die entsprechende Spalteinstellung nachvollziehen. Größerer Spalt in Leerlaufstellung bedeutet mehr Drehzahl und umgekehrt.

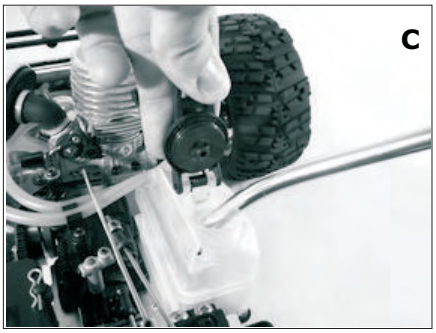
B.2: Hier kann die ***Stellung des Düsenstocks*** verändert werden, was wir aber nur V-Motoren erfahrenen Modellbauern empfehlen. Der „Normalsterbliche" ist mit einer ***Grund-Einstellung von einer 3/4 Umdrehung*** gut bedient. Auch hier wieder: im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag VORSICHTIG & mit GEFÜHL anziehen und von dort wieder gegen den Uhrzeigersinn eine 3/4 Umdrehung heraus. An dieser Einstellung sollte dann - wenn überhaupt - nur noch in minimalen Schritten (1/16 bis 1/8 Umdrehungen) experimentiert werden.

C. Einstellung der Leerlaufgemischschraube: (Schraube an der Stirnseite des Vergaser in der Vergaseranlenkung) Die Leerlaufgemischschraube regelt die Gemischzusammensetzung im unteren Drehzahlbereich, also z.B. beim Herausbeschleunigen aus der Kurve. Diese Einstellungen müssen bei geschlossenem Vergaser durchgeführt werden. Verfahren Sie genauso wie bei der Einstellung der Hauptdüsennadel. Die ***Grundeinstellung*** beträgt hier ***6 1/4 bis 6 1/2 Umdrehungen.***

D. Vorbereiten des Luftfilters: Entfernen Sie beide Filterelemente und benetzen Sie sie mit Luftfilteröl. Geben Sie die Filterelemente mit etwas Öl in eine kleine Tüte und massieren Sie das Öl ein. Das Öl sollte gleichmäßig verteilt sein, aber der Filter sollte nicht zu nass sein.

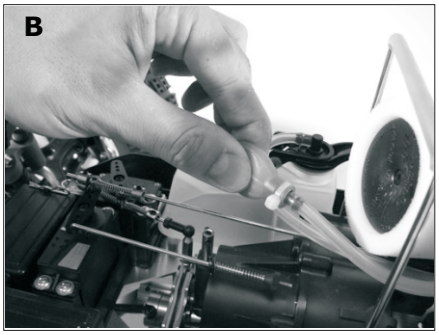
E. Bauen Sie den Filter wieder zusammen und montieren Sie ihn auf dem Vergaserhals. Sichern Sie ihn mit einem Kabelbinder.

10. Betanken des Modells



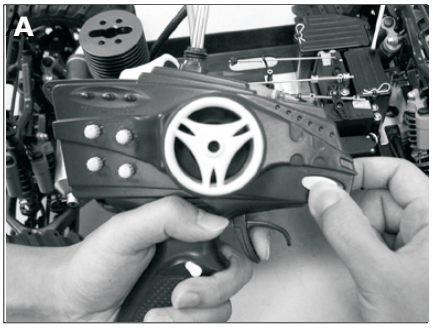
A. Entfernen Sie die Verschlusskappe von der Spritflasche.
B. Drücken Sie die Spritflasche zusammen und halten Sie das Füllrohr in den Kraftstoffkanister. Der verwendete Kraftstoff sollte sich aus 10 - 30% Nitromethan und 5 - 18% Schmierstoff zusammensetzen.
C. Füllen Sie den Fahrzeugtank mit Kraftstoff.

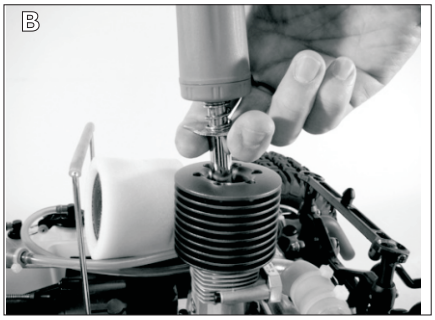
11. Startvorbereitungen

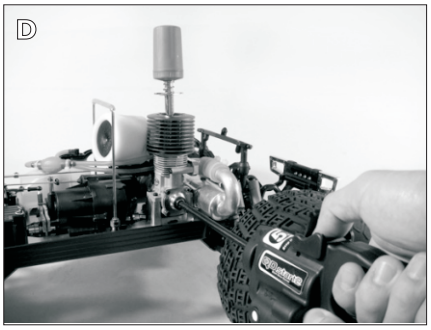


A. Bevor Sie den Motor das erste Mal starten, schrauben Sie die Glühkerze mit Hilfe des beiliegenden Kerzenschlüssels aus dem Kühlkopf.
B. Prüfen Sie die Glühkerze. Die Wendel sollte gleichmäßig hellrot leuchten. Wenn Sie nur sehr schwach leuchtet sollten Sie den Glühkerzenakku prüfen und gegebenenfalls laden. Wenn die Wendel gar nicht leuchtet oder beschädigt ist, muss die Kerze ausgetauscht werden. Bauen Sie die Kerze nun wieder ein. Für diesen Motor können folgende Glühkerzen verwendet werden: Thunder Tiger 9281, AXE Rossi R3/R4/R5, McCoy #9/#59, Novarossi C4S/C5S/C6S, OS #8/3/5 und Picco P6S/P7S.
C. Öffnen Sie den Vergaser von Hand bei ausgeschalteter RC-Anlage.
D. Klemmen Sie den Druckschlauch ab.
E. Ziehen Sie nun bei zugehaltenem Auspuffrohr so lange am Seilzugstarter, bis sie im Spritschlauch sehen, dass Kraftstoff im Vergaser ankommt. Ziehen Sie nun noch drei mal, um das Startgemisch anzureichern.
F. Schließen Sie den Vergaser wieder.

12. Starten des Motors

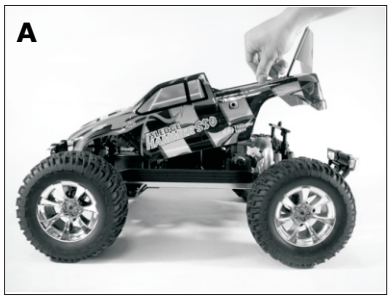


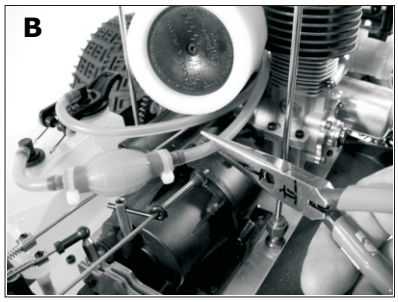


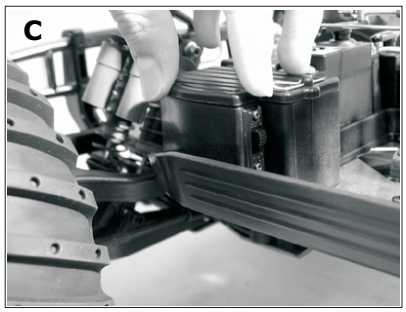


A. Schalten Sie die RC-Anlage ein. Zuerst den Sender, dann den Empfänger.
B. Stecken Sie den Glühkerzenakku auf die Glühkerze.
C. Kontrollieren Sie die Drehrichtung des Handstart-Gerätes. Vom Gehäuse in Richtung Welle betrachtet muss sich die Welle rechts herum drehen.
D. Stecken Sie das Ende der Starterwelle in den Mitnehmer am Motor und betätigen Sie den Startknopf bis der Motor anspringt. Betätigen Sie den Knopf niemals länger als 5min. am Stück um ein Überlasten des Gerätes zu vermeiden. Mehrere kurze Interwalle sind hier besser als ein langes. Bei kaltem Motor kann es sein, dass Sie etwas Gas geben müssen. Gehen Sie aber bitte sofort wieder auf Neutralstellung, wenn der Motor läuft. Ziehen Sie den Glühkerzenakku wieder ab, wenn der Motor läuft und etwas warm gelaufen ist. Sollte der Motor gleich nach dem Abziehen des Akkus stoppen ist die Vergasereinstellung zu fett. Siehe unter "Motoreinstellung".
Wenn sich der Motor nur schwer durchdrehen lässt ist zu viel Sprit im Brennraum, der Motor ist "abgesoffen". Entfernen Sie die Glühkerze, drehen das Modell auf den Kopf und ziehen den Seilzug einige Male durch, um den überschüssigen Kraftstoff aus dem Brennraum zu entfernen. Setzen Sie die Glühkerze wieder ein und wiederholen Sie den Startvorgang.

13. Abstellen des Motors







A. Halten Sie das Modell an und entfernen Sie die Karosserie.
B. Unterbrechen Sie die Kraftstoffzufuhr zum Vergaser bis der Motor ausgeht. Hierfür klemmen Sie einfach die Kraftstoffleitung ab. Als weitere Altenative können Sie auch den Auslass des Auspuffs zuhalten, doch vorsicht, dieser ist sehr heiß!
C. Schalten Sie nun die RC-Anlage aus, zuerst das Fahrzeug, dann den Sender.

14. Einlaufen des Motors

Die inneren Motorbauteile (hauptsächlich der Kolben und die Laufbuchse) sind zueinander gesehen mit beabsichtigten Übermaßen versehen. Sprich, der Kolben ist im Neuzustand eigentlich zu groß im Durchmesser für die Laufbuchse, in der er sich auf und ab bewegen soll. In der Einlauf-Prozedur nutzen sich die Einzelteile gezielt genau so ab, dass sie danach für den End-Betrieb perfekt zueinander passen.
Überdenkt man die Hintergründe dieses Prozess einmal in Ruhe, erkennt man die Wichtigkeit einer ordentlich durchgeführten Einlauf-Prozedur.
ZUM ERREICHEN DES MAXIMALEN LEISTUNGSNIVEAUS UND EINER MAXIMALEN LEBENSDAUER MUSS DER MOTOR ORDNUNGSGEMÄß UND SORGFÄLTIG EINGELAUFEN WERDEN. DIESER PROZESS DARF NICHT ÜBERSPRUNGEN WERDEN!
NACHLÄSSIGKEIT HIERBEI VERRINGERT DIE LEISTUNGSFÄHIGKEIT UND DIE LEBENSDAUER EINES MOTORS DRASTISCH.
Sobald Sie Ihren Motor das ERSTE MAL starten, beginnt bereits die äußerst wichtige Einlauf-Phase. Der Schlüssel zum Erfolg hierbei heißt GEDULD. Für die Einlauf-Phase müssen Sie sich ca. 2 bis 3 Stunden Zeit nehmen. In dieser Zeit sind Fehlfunktionen Ihres Motors nichts Ungewöhnliches. Symptome wie „Absterben“, nicht konstantes Laufverhalten, verölte und/oder defekte Glühkerzen sind durchaus normal. Lassen Sie sich davon nicht entmutigen! Dies sind nur „Kinderkrankheiten“, die jeder neue Motor durchstehen muss. Sie werden verschwinden nach erfolgreichem Abschluss der Einlauf-Phase. Versuchen Sie den Motor am Laufen zu halten, indem Sie den Gashebel so sanft wie nur eben möglich bedienen. Ruckartige Gasstöße führen leicht zum Ausgehen des Motors. Widerstehen Sie der Versuchung, die Motoreinstellungen auf hohe Leistungen hin zu trimmen. Vermeiden Sie außerdem extrem hohe Drehzahlbereiche. Ihr Motor wird sich am Ende bei Ihnen für eine gute Einlauf-Phase mit einer langen Lebensdauer und einer konstanten und hohen Leistungsabgabe bedanken.

Glühkerzen sind eindeutige Gebrauchs- bzw. Verschleiß-Teile. Defekte Glühkerzen fallen nicht unter die gesetzliche Gewährleistung. Besonders in der Einlauf-Phase können Glühkerzen sehr schnell unbrauchbar sein. Es ist damit zu rechen, dass man in der Einlauf-Phase 3-4 Glühkerzen „verbraucht“. Auf diesen Mangel weisen wir den Betreiber hiermit ausdrücklich hin.

WÄHREND DER EINLAUF-PHASE...

….benötigen Sie keinen speziellen Einlauf-Sprit. Verwenden Sie zum Einlaufen des Motors bereits genau den Sprit, den Sie auch beim späteren Normalbetrieb einsetzen wollen

…sollten Sie das Modell auf einem ebenen und harten Untergrund fahren. Fahren Sie auf einem möglichst großen, freien Platz. Am besten eignet sich eine große, nicht benutzte Parkplatz-Fläche

…sollten Sie - wenn möglich - besonders heiße und/oder luftfeuchte Tage zum Fahren meiden

…sollten Sie den Tank nie komplett leer fahren. Ein extrem niedriger Sprit-Level führt zu einer zu „mageren“ Einstellung

…sollten Sie einige neue Glühkerzen bereithalten. Die Motoreinstellung ist in dieser Phase sehr „fett“. Ablagerungen können sich vermehrt an der Glühkerze festsetzen und zu Fehlfunktionen führen

….darf der Motor NIE längerzeitig im höheren Drehzahlbereich betrieben werden.

Der erste Start des Motors
Bevor Sie den Motor das erste Mal starten, müssen Sie die gesamte Anleitung gelesen haben. Alle Hinweise müssen beachtet werden. Bei Verständnisfragen müssen Sie Ihren Fachhändler oder die GmbH kontaktieren. Aus Unverständnis lässt sich kein Recht auf fahrlässige Vorgehensweise des Betreibers ableiten! Alle Schäden, die darauf zurückzuführen sind, dass Punkte der Anleitung missachtet wurden, fallen nicht unter die gesetzliche Gewährleistung. Auf diese Tatsache weisen wir den Betreiber hiermit ausdrücklich hin.
Der erste Start läst sich auf Grund der serienmäßigen Kolben-Buchsen-Passung nur ausführen, wenn der Motorblock eine Temperatur von über 20°C hat.
Bei niedrigeren Temperaturen und gewaltsamen Startversuchen kann es zu schwerwiegenden Beschädigungen des Motors und/oder des Startsystems kommen. Verwenden Sie ggf. einen handelüblichen Fön zum Aufwärmen des Motorblocks.
Während des Einlauf-Prozesses darf auf Grund der anfänglich noch erhöhten Kolben-Buchsen-Passung das Starten des Motors nur mit Hilfe eines Akkuschraubers erfolgen.

Tipp: Auch bei höheren Außentemperaturen erleichtert es den Startprozess ungemein, wenn man den Motorblock vorab mit einem Fön aufwärmt.

Das Einlaufen des Motors
Ziel der Einlauf-Phase ist es den Motor mit einer maximal möglichen „ÜBERFETTEN“ Vergasereinstellung zu betreiben die Einstellung sollte dabei möglichst so sein, dass es gerade noch möglich ist das Modell in Bewegung zu halten.
Führen Sie alle Startvorbereitungen gemäß Anleitung durch und starten Sie den Motor.
Gewähren Sie demMotor 2-3 Minuten Zeit, im Leerlauf (also Modell im Stand) zu laufen, sodass er seine Betriebstemperatur erreicht.
Ziehen Sie jetzt den Gashebel an der Fernsteuerung vorsichtig und langsam von Neutral-Position bis maximal ½ Gas. Achten Sie darauf, wie das Modell hierbei beschleunigt.
Beschleunigt das Modell sehr zügig und direkt, müssen Sie die „High-Speed“- Nadel ½ Umdrehung („Fetter“) entgegen dem Uhrzeigersinn herausdrehen.
Wiederholen Sie diesen Beschleunigungs-Test und ggf. das „Nachfetten“ des Vergasers solange, bis sich das Modell nur noch sehr langsam und unter stärkerer Rauchentwicklung in Bewegung setzt.
Eine maximal fettest mögliche Vergasereinstellung ist hierbei optimal. Dabei kann es sein, dass man fast ¾ Gas geben muss um das Modell aus dem Stand in Bewegung zu versetzen. Wenn das Modell sich dann einmal in der Rollbewegung befindet, kann man dann ohne weiteres auf½Gas (oder weniger) zurückregeln, um das Modell einfach nur im Zustand des Rollens zu halten.
Beobachten Sie aufmerksam, dass ständig dicker, bläulich-weißer Rauch aus dem Auspuff herauskommt. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie unbedingt die „High-Speed“- Nadel (Justierschraube) in¼Umdrehungs-Schritten solange fetter stellen, bis dies der Fall ist.
Beobachten Sie aufmerksam den Sprit-Level im Tank. Bevor dieser nahe an den unteren Nullpunkt herankommt, müssen Sie den Motor abstellen.
Auf diese Weise MÜSSEN Sie den Motor auf alle Fälle 5-6 Tankfüllungen einfahren. 8-10 Tankfüllungen sind empfehlenswert denn, wie bereits einleitend erwähnt, je sorgfältiger man hierbei vorgeht, desto besser das Endresultat.

15. Das Fein-Tuning des Motors nach dem Einlaufen

Karosserie Kühlöffnung
Bei Umgebungstemperaturen oberhalb von 20°C ist es absolut empfehlenswert, die Frontscheibe der Karosserie - im für den Motorkühlkopf relevanten Bereich mit einer Kühlöffnung (Abmessung ca. 50 x 40mm) zu versehen.
Im Hochleistungs-Wettbewerbs-Bereich gibt es keinen Piloten, der nicht von dieser Leistungs-Tuning-Maßnahme Gebrauch macht eingeschränkt wird man hier in der Größe solcher Öffnungen nur durch klare Reglement-Richtlinien.
Bei der Empfehlung, diese Modifikation an seinem Modell durchzuführen, handelt es sich also auf keinen Fall um die Korrektur einer „Fehlkonstruktion“ wie vielleicht von Manchem vermutet sondern um eine sinnvolle Maßnahme, mit einfachsten Mitteln und bei Null-Extrakosten eine spürbar niedrigere Motor-Temperatur zu erreichen. Und Jeder, der Etwas von Verbrennungsmotoren versteht, weiß, dass eine bessere Motorkühlung gleichbedeutend ist mit potentiell möglichen Leistungszuwächsen und der generellen Steigerung der Triebwerks-Standzeiten.

Leistungs-Einstellung des Vergasers

WICHTIG:
Diese Einstellungen dürfen erst nach erfolgreichem Abschluss des Einlaufprozesses durchgeführt werden!

WICHTIG:
Beobachten Sie beim Betrieb Ihres Modells immer aufmerksam, dass ständig leichter, bläulich-weißer Rauch aus dem Auspuff herauskommt. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie unbedingt die „High-Speed“-Nadel (Justierschraube) in¼Umdrehungs-Schritten solange fetter stellen, bis dies der Fall ist.

WICHTIG:
Achten Sie regelmäßig auf die Betriebstemperatur Ihres Motors. Beachten Sie hierzu die „HILFESTELLUNGEN für den UMGANG MIT VERBRENNUNGSMOTOREN“ an anderer Stelle dieser Anleitung.

Fahren Sie den Motor nach dem Start auf Betriebstemperatur.
Mit der Vergasereinstellung des Einlauf-Prozesses reagiert das Modell noch extrem träge. Stellen Sie jetzt in kleinen Schritten (maximal¼Umdrehung) die „High-Speed“- Nadel im Uhrzeigersinn „magerer“.
Fahren Sie das Modell nach jeder Einstellung 1-2 Minuten so, dass Sie den gesamten Drehzahlbereich beurteilen können.

Mit jedem Einstellungsschritt sollten Sie einen Leistungszuwachs bemerken.
Sobald Sie keinen Leistungszuwachs mehr bemerken können, haben Sie den Maximal-Punkt erreicht. Von diesem Punkt aus drehen Sie die „High-Speed“- Nadel 1/4 Umdrehung entgegen dem Uhrzeigersinn heraus in den Bereich „Fetter“.
Die Einstellung der „Low -Speed“- Nadel kann erst erfolgen, nachdem der Motor-Einlaufprozess und die Einstellung der „High-Speed“- Nadel abgeschlossen sind.

Mit der „Low -Speed“- Nadel können Sie das Ansprechverhalten des Vergasers im niedrigeren Drehzahlbereich fein justieren. Demjenigen, der im Umgang mit Modell-Verbrennungsmotoren noch nicht allzu erfahren ist, ist zu empfehlen, sich bei der Einstellung der „Low -Speed“- Nadel im Bereich der empfohlene Grundeinstellung (6 ½ Umdrehungen) zu bewegen. Die Grundeinstellung 6 ½ Umdrehungen stellt für die meisten Betriebsbedingungen bereits eine nahezu Optimum dar. Deshalb reicht es im Grunde aus, sich beim Experimentieren auf den Bereich 5 ¾ bis 7 Umdrehungen zu beschränken. Alles Andere führt in der Regel zu einer Verschlechterung der Laufverhaltens.

Im Folgenden ist eine gute Testmöglichkeit beschrieben (selbstverständlich erst nach der Einlauf-Phase): fahren Sie den Motor warm (ca. 1-2 Minuten). Lassen Sie das Fahrzeug zum Stillstand kommen. Lassen Sie den Motor ca. 2-3 Sekunden im Leerlauf „zur Ruhe kommen". Ziehen Sie jetzt den Gashebel so schnell wie möglich bis Vollgas durch. Bei der Vollbeschleunigung des Modells sollte eine sichtbare, bläulich-weiße „Rauchfahne" aus dem Auspuff herauskommen. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie die Vergasereinstellung etwas „fetter" einstellen und den Test solange wiederholen, bis der oben beschriebene Effekt auftritt.

Hilfestellungen für den Umgang mit dem Motor

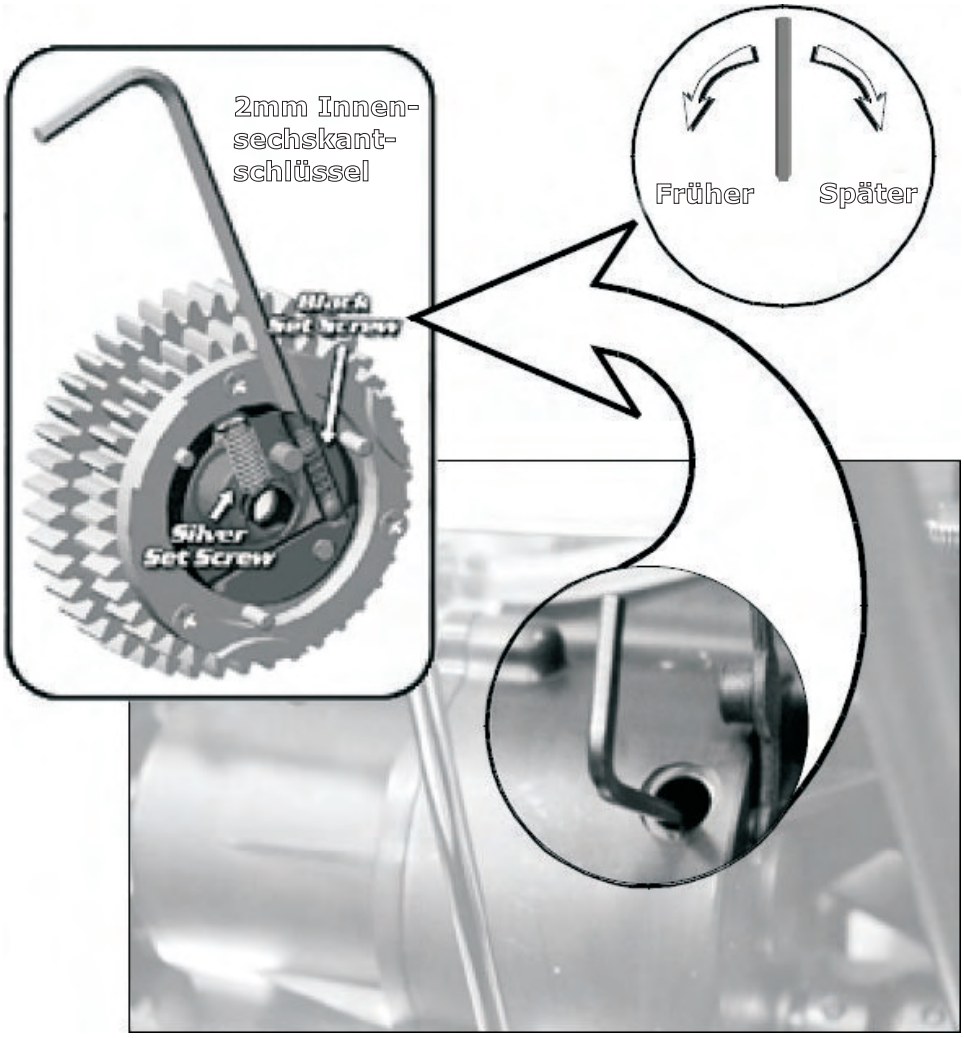
THUNDER TIGER Nitro-Motoren sind so anwenderfreundlich, wie nur eben möglich, konstruiert. Da es sich aber dennoch um Hochleistungs-Verbrennungsmotoren handelt, die extreme Fahrleistungen ermöglichen, müssen beim Betrieb einige Grundregeln befolgt werden. Man muss dazu bereit sein, sich mit der grundsätzlichen Funktionsweise eines Verbrennungsmotors vertraut zu machen, sodass man ein Gefühl dafür entwickeln kann, was man seinem Motor zumuten darf, und was man unbedingt vermeiden muss. Wir sind davon überzeugt, dass Jeder, der den Willen hat sich etwas mit seinem Motor auseinander zusetzen, sehr schnell zumindest ein „kleiner Nitro-Experte" werden kann. In gewissen Maßen kann man Vergleiche mit einem richtigen KFZ ziehen: Wenn ich mein Auto fast ohne Motor-Öl, und zudem noch mit dem falschen Benzin betreibe, wird mein Motor früher oder später seine Dienste aufgeben. Und im Grunde ist es nicht anders mit einem Verbrennungsmotor für Modellautos. Wenn ich grundlegend das Gegenteil von dem tue, was mir in Anleitungen mitgeteilt wird, wird dies zu Schäden führen, die nicht in die Kategorie „Garantiefall" eingeordnet werden können.
Wir wollen Sie auf keinen Fall „verschrecken", sonders Sie nur im Umgang mit Ihrem Nitro-Motor sensibilisieren.

Gleich zu Anfang: **"Die Todsünden im Umgang mit Nitro-Motoren"**
THUNDER TIGER Motoren haben sich in den vielen Jahren ihres Einsatzes als leistungsstarke, solide und zuverlässige Triebwerke bewiesen. Es gibt aber einige ganz sicher Wege, wie man sich selbst die Freude an seinem Motor und damit auch an seinem Modell gründlich verderben kann. Natürlich zerstört man dabei früher oder später auch den Motor selbst.

Niemals dürfen Sie den **Motor ohne Last** (zum Beispiel Modell per Hand angehoben) **hochdrehen lassen**. Hierbei handelt es sich um die sicherste Methode, einen Nitro-Motor zu zerstören. Die resultierenden Schäden sind fatal, und fallen unter keinen Umständen unter Garantieleistungen.
Sie müssen es Ihrem **Motor** „erlauben" **auf Betriebstemperatur** zu kommen! Das dauert je nach Witterung 2-3 Minuten. In dieser Zeit läuft Ihr Motor noch nicht richtiggehend rund. Auch das Beschleunigungsverhalten Ihres Motors ist noch nicht optimal. Stellen Sie in dieser Phase den Vergaser auf keinen Fall „magerer" ein um das beschriebene Verhalten zu verbessern! Wenn Sie in dieser „Aufwärm-Phase" den Vergaser auf Optimum „abmagern", ist die daraus resultierende Einstellung für den Dauerbetrieb eindeutig zu „mager", mit dem Resultat, dass Ihr Motor dann überhitzt.
Betreiben Sie den Motor **grundsätzlich niemals** mit einer **zu „mageren" Vergasereinstellung**.
Orientieren Sie sich dahingehend bitte unbedingt an der Motor-Betriebsanleitung. Darüber hinaus gibt es aber auch einige Grundregeln, die man immer beachten sollte.

Es **MUSS immer deutlich sichtbar bläulich-weißer Rauch** aus dem Auspuff kommen. Es sollte auch immer etwas unverbrannter Sprit aus dem Auspuff herauskommen. Dies müssen keine Unmengen sein! Heißt, es muss nicht permanent tropfen, aber wenn es ganz trocken ist, ist die Einstellung aller Wahrscheinlichkeit nach zu „mage
Eine **zweite Möglichkeit** ist der schon „uralte" Experten-Tipp, einen Tropfen Flüssigkeit (Wasser, „Spucke") auf den betriebswarmen Motorkühlkopf zu geben. „Verzischt" dieser Tropfen förmlich explosionsartig so, wie auf einer heißen Herdplatte, dann ist der Motor deutlich zu heiß, und der Vergaser muss als Sofortmaßnahme vor dem Weiterbetrieb „fetter" eingestellt werden (mindestens einmal ¼ Umdrehung). Verdampft der Tropfen hingegen in einem Zeitraum von 3-4 Sekunden, dann bewegt man sich noch in akzeptablen Temperatur-Bereichen.
Der Betrieb eines Verbrennungs-Motors im übermageren Einstellungsbereich fällt unter die Kategorie „Mutwillige und fahrlässige Fehlbedienung". Die daraus resultierenden Schäden auf Grund von Überhitzung und Schmierungsmangel lassen sich an Hand einer Reihe typischer Symptome eindeutig identifizieren, und fallen nicht unter die gesetzliche Gewährleistung.
Ein **sicheres Zeichen für eine zu „magere" Vergasereinstellung** ist, wenn der Motor bereits **nach einem halben Tank Fahrzeit** unbegründet ausgeht, und sich nicht mehr starten lässt. Ein zu heißer Motor lässt sich nur noch sehr schwer starten. Der Versuch diesen „mit aller Gewalt" zu starten, kann zu einer Beschädigung des Motors und seines Starters führen. Lassen Sie den Motor abkühlen und erforschen Sie die Ursachen der Überhitzung. In vielen Fällen ist eine zu „magere" Vergasereinstellung die Ursache. Zudem sind Kühlungsausschnitte in der Karosserie zu empfehlen. Eine preisgünstige und gute Temperatur-Überwachung bieten so genannte Onboard Temperaturmessgeräte unterschiedlicher Hersteller. Mit einem solchen Gerät lässt sich die Motor-Temperatur sehr einfach und zuverlässig bis auf die Kommastelle genau überwachen. Jede Veränderung der Vergasereinstellung und deren Wirkung läst sich unmittelbar nachvollziehen. Der „Gesunde Temperatur-Bereich" liegt für diesen Motor bei ca. 115-120°C.

16. Einstellen des Zweiganggetriebes



Das Getriebe Ihres Modells ist vom Werk voreingestellt. Es sollte bei voller Beschleunigung aus dem Stand nach 5 - 6m in den zweiten Gang schalten.
Zum justieren des Schaltzeitpunktes stellen Sie bitte den Motor ab. Nehmen Sie nun den Getriebeschutz ab. Drehen Sie das Getriebe durch bis die schwarze Einstellschraube wie in der Zeichnung dargestellt durch die Öffnung sichtbar wird.
Stellen Sie den Schaltzeitpunkt mit einem 2mm Innensechskantschlüssel ein. Drehen Sie die Schraube im Uhrzeigersinn um einen späteren Schaltzeitpunkt zu wählen. Das Getriebe schaltet früher, wenn Sie die Schraube gegen den Uhrzeigersinn drehen. Stellen Sie immer in 1/8-Umdrehungen nach. Drehen Sie die Einstellschraube nicht zu weit heraus, um ein Herausfallen zu vermeiden.
Grundeinstellung des Getriebes: drehen Sie die Einstellschraube vollständig ein. Lösen Sie sie nun 4 3/4 Umdrehungen.

17. Einlagerung und Wartung

A. Bevor Sie das Modell einlagern entfernen Sie unbedingt den Kraftstoff aus dem Tank.
B. Starten Sie den Motor, um den Restsprit, der sich noch im Motor befindet zu verbrennen.
C. Schrauben Sie die Glühkerze aus und geben Sie ein paar Tropfen "After Run Oil" in den Brennraum. Schrauben Sie die Kerze wieder ein und drehen Sie den Motor einige Male von Hand durch, um das Öl im Motorinneren zu verteilen.
D. Wischen Sie Schmutz und Ölrückstände vom Modell ab.
E. Trennen Sie die Stromversorgung.

Notwendige Service-Arbeiten

Nach jedem Einsatz-Tag Ihres Modells, müssen Sie den Nitro-Motor mit einem speziellen Pflege-Öl behandeln. Modellsprit enthält Chemikalien, die Feuchtigkeit anziehen und deshalb zu Korrosionsschäden im Inneren Ihres Motors beitragen können. Leeren Sie den Tank Ihres Modells, starten Sie den Motor und lassen Sie ihn laufen bis auch der restliche Sprit aus den Leitungen aufgebraucht ist. Jetzt entfernen Sie den Luftfilter und geben die empfohlene Anzahl von Tropfen (in der Regel ungefähr 6 Tropfen) des Spezial-Öls in die Vergaseröffnung. Um das Öl im Motor gleichmäßig zu verteilen, ziehen Sie den Seilzugstarter 2-3 Mal durch. Setzen Sie den Luftfilter wieder auf den Vergaser auf.

Sie dürfen Ihr Modell nie mit unverbrauchtem Sprit im Tank, in den Leitungen oder im Motor aufbewahren.

Auch wenn es sich bei dem Hammer S18 um ein vormontiertes RTR Modell behandelt, müssen Sie aus Sicherheitsgründen die nachfolgenden Service-Arbeiten vor der ersten Fahrt so wie vor jeder nachfolgenden Fahrt auch durchführen. Die angeführten Reinigungsarbeiten sind davon natürlich nicht betroffen.

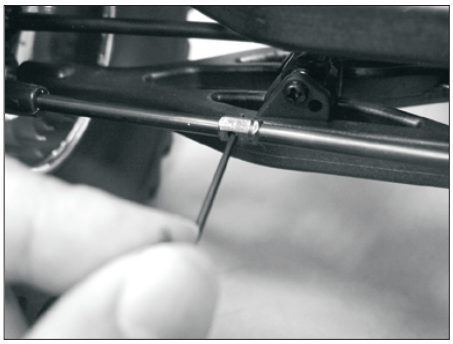
- Kontrollieren Sie die Räder und alle Anlenk-Gestänge.
- Kontrollieren Sie die Funktion der Stoßdämpfer. Kontrollieren Sie den festen Sitz der Verschlusskappen auf den Stoßdämpfergehäusen. Ziehen Sie diese, falls locker, handfest an.
- Kontrollieren Sie alle elektrischen Kabel auf Beschädigungen und festen Sitz der Steckverbindungen.
- Kontrollieren Sie alle Schrauben des Modells auf ihren festen Sitz. Ziehen sie lockere Schrauben ggf. handfest an.
- Verwenden Sie dabei an allen Metall-Metall-Verbindungen Schraubensicherungsmittel.
- Kontrollieren Sie den festen Sitz der Gelenkkugeln an den Radaufhängungen.
- Kontrollieren Sie die Befestigungen der Servos.
- Ziehen Sie die Befestigungsmuttern der Räder nach.
- Untersuchen Sie den Tank und alle Spritleitungen nach Rissen oder undichten Stellen.
- Kontrollieren Sie die Funktionen des Fernsteuerungs-Systems, im Besonderen den ordnungsgemäßen Zustand der Batterien gemäß der Anleitung.
- Untersuchen Sie das Auspuffsystem nach undichten Stellen, Rissen oder Löchern. Betreiben Sie das Fahrzeug nicht mit defektem Auspuffsystem.
- Der Lenk-Servo-Saver wird im Laufe der Zeit lockerer werden. Wenn die Lenkung zu viel Spiel aufweist, sollten Sie einen neuen Servo-Saver montieren. Kontrollieren Sie den festen Sitz der Servo-Saver-Befestigungsschraube. Falls locker, ziehen Sie diese nach.
- Kontrollieren Sie den festen Sitz der Motor- und Motorhalter-Befestigungsschrauben. Falls locker, sichern Sie diese mit handelüblichen Schraubensicherungsmittel und ziehen diese fest an. Wenn diese Schrauben locker sind, kann sich der Motor im Betrieb verschieben und das Hauptzahnrad dabei zerstören.
- Reinigen Sie das gesamte Modell bestmöglich mit Pinseln, Bürsten und Lappen.
- Kontrollieren Sie die Leichtgängigkeit des Antriebstranges. Ggf. verschmutzte & schwergängige Antriebsteile und Lager müssen gereinigt oder gegen neue Teile ausgetauscht werden.
- Reinigen Sie den Luft-Filter gemäß der Anleitung.
- Achten Sie besonders auf die äußere Sauberkeit des Verbrennungsmotors. Ein verschmutzter, verkrusteter Motor kann seine Wärme nur noch schlecht an die Umgebungsluft abgeben und überhitzt.
- Jede Form von Feuchtigkeit muss nach dem Betrieb vom Modell entfernt werden. Hierzu ist Pressluft sehr gut geeignet. Dabei aber unbedingt darauf achten, dass Schmutz und Feuchtigkeit vom Modell weggeblasen wird und nicht in Bauteile (z.B. Kugellager) hinein. Vorsicht beim Umgang mit Pressluft Schutzbrille tragen! Die Nachbehandlung mit WD-40 oder Silikon-Spray ist zu empfehlen. Nachlässigkeit bei dieser Arbeit kann zu schwerwiegenden Korrosionsschäden führen.
- Ölen Sie die Kugellager regelmäßig mit einem geeigneten Kugellager-Öl.
- Kontrollieren sie die Kugellager regelmäßig im ausgebauten Zustand auf Leichtgängigkeit. Wenn diese sich nur schwer drehen lassen, können Sie diese mit einem entfettenden Reinigungsspray (z.B. Montage- bzw. Bremsenreiniger aus dem Baumarkt) ausblasen VORSICHT Schutzbrille tragen und sich nicht den giftigen Dämpfen aussetzten! Anschließen die Lager mit einem geeigneten Kugellager-Öl ölen.
- Lager, die auch durch diesen Service nicht wieder gangbar zu machen sind, sollten gegen neue ausgetauscht werden. Kugellager fallen bei einem Off-Road-Modell wie dem Hammer S18 unter die Kategorie „Verschleißteile". Auf diesen Mangel weisen wir Sie hiermit ausdrücklich hin!

18. Set Up

Durch einstellen diverser Fahrzeugparameter können Sie Ihr Modell auf Ihren persönlichen Fahrstil und veränderte Fahrbahnbedingungen abstimmen.
Nachfolgend werden einige Grundlagen der Fahrwerkstechnik erklärt:

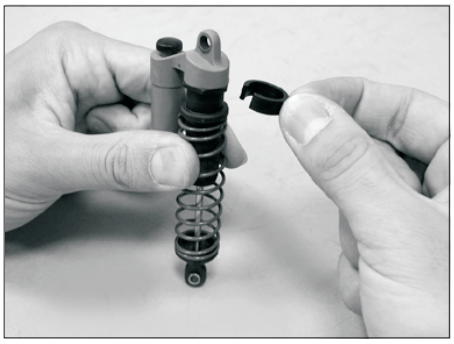
Sturz:
Als Sturz bezeichnet man die Neigung der Radebene zu einer im Radaufstandspunkt errichteten Senkrechten. Der Sturz ist also die Schrägstellung der Räder zur Fahrbahn von vorne betrachtet.
Negativer Sturz: Die Radebene ist oben nach innen geneigt. Negativer Sturz verbessert die Seitenführung bei Kurvenfahrt, bewirkt jedoch einen stärkeren Reifenverschleiß auf der Innenseite der Lauffläche. Bei mehr als -4° Sturz erfolgt keine Verbesserung der Seitenführung mehr, es steigt nur der Reifenverschleiß.
Positiver Sturz: Die Radebene ist oben nach außen geneigt. Positiver Sturz bewirkt ein sehr nervöses Fahrverhalten und wird bei RC-Cars üblicherweise nicht angewand.

Spur:
Die Spur ist die Längendifferenz, um welche die Räder bei Geradeausfahrt vorn und hinten auseinander stehen. Mehr Vorspur an der Hinterachse, also die Räder einer Achse stehen vorne enger zusammen als hinten, bewirkt mehr Stabilität und Seitenführung beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Man stellt an der Hinterachse maximal 0° ein. Nachspur wird an der Hinterachse nicht verwendet. Die sinnvolle Obergrenze liegt in etwa bei 2°.
An der Vorderachse bewirkt mehr Vorspur weniger Griff beim Einfahren in die Kurve, also am Kurveneingang, dafür mehr Griff am Kurvenausgang. Nachspur bewirkt mehr Griff am Kurveneingang, das Auto neigt aber am Ausgang zum Schieben, also zum Untersteuern.



Fahrhöhe:
Als Fahrhöhe bezeichnet man den Abstand der Chassisplatte zur Fahrbahn. Diese wird mit Hilfe von Vorspannklipps eingestellt. Die Vorspannung der Stoßdämpferfeder bewirkt keine Veränderung der Stoßdämpferhärte! Die Federrate der Feder bleibt immer gleich! Es ändert sich nur die Fahrhöhe.

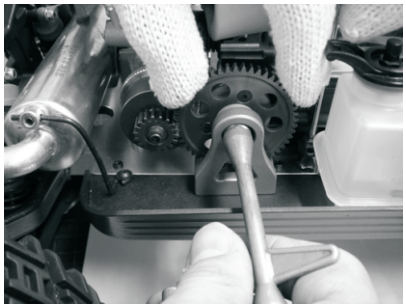
Stoßdämpfer:
Die Hauptaufgabe der Stoßdämpfer ist der Ausgleich von Schwingungen, die durch Unebenheiten der Fahrbahn und die Fortbewegung des Fahrzeugs entstehen. Beim Überfahren einer Unebenheit löst diese eine Schwingung aus. Die Feder im Dämpfer gleicht lediglich die Lage des Fahrzeugs zur Fahrbahnebene aus. Ohne Dämpfer würde das Auto noch weiter wippen und ein instabiles Fahrverhalten verursachen. Der Öldruckstoßdämpfer fängt diese Schwingungen ab und beruhigt so das Fahrverhalten. Das Öl sollte also immer der Feder angepasst werden. Welches Öl zu welcher Feder passt ist abhängig vom jeweiligen Fahrzeug und den jeweiligen Fahrbahnbedingungen. Am Besten man probiert es einfach aus. Generell gilt: je rauer das Gelände desto weicher sollte das Fahrwerk eingestellt werden. Ein hartes Fahrwerk verleiht dem Fahrzeug mehr Agilität und höhere Kurvengeschwindigkeit, allerdings nur auf glatter Fahrbahn. Bei einem weichen Fahrwerk ist die Rollneigung, also die Gefahr in der Kurve einfach umzukippen höher als bei einem harten.



Verfügbare Dämpferfedern:

Teile-Nr.	Federfarbe	Federrate	Relative Härte
PD1473	Blau	4.40 lb./in	Weich
PD1474	Gold	5.10 lb./in	
PD1475	Rot	5.95 lb./in	
PD1476	Kupfer	6.90 lb./in	Hart

Slipper / Rutschkupplung
Der Slipper schützt den Antriebsstrang vor Überlastung beim Kraftschluss. Er reduziert das Drehmoment beim Anfahren.



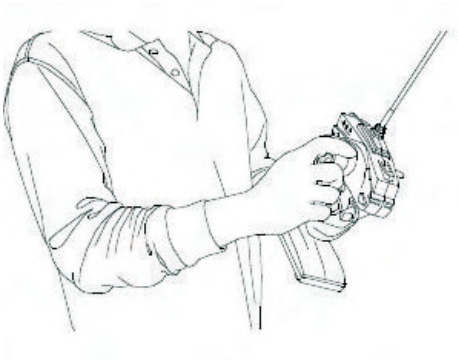
Grundeinstellung des Slippers:
Ziehen Sie die 7mm Mutter komplett an und öffnen Sie sie wieder um 1/8 Umdrehung.
ACHTUNG: Ein zu wenig gespannter Slipper kann zu Schäden am Hauptzahnrädern führen!

Getriebeuntersetzung:
Für den Hammer S18 stehen verschiedene Getriebeuntersetzungen zur Verfügung, um Ihr Modell den verschiedensten Fahrsituationen anpassen zu können. Größere Ritzel auf der Kupplungsglocke (oder ein kleineres auf der Rutschkupplung) ergibt eine höhere Endgeschwindigkeit und schlechterer Beschleunigung. Nach Veränderung der Übersetzung muss das Zahnflankenspiel neu eingestellt werden.
1. Lösen Sie die vier Motorhalterschrauben auf der Unterseite der Chassisplatte. Sie können nun den Motor hin- und herschieben.
2. Schieben Sie den Motor zum Slipperzahnrad (Rutschkupplung) bis die Zähne ineinander greifen.
3. Stellen Sie das Spiel so ein, dass Sie, wenn Sie das Ritzel festhalten, das Slipperzahnrad um max. 1mm auslenken können.

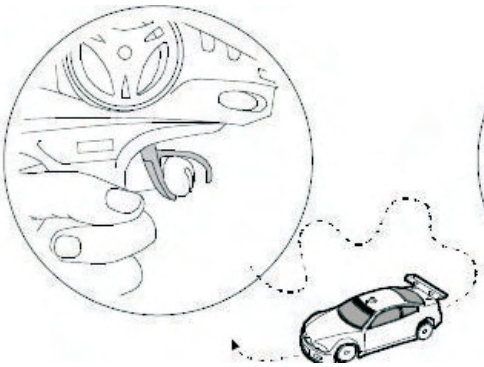
Ritzel	Hauptzahnrad	Übersetzung 1.Gang	Übersetzung 2.Gang	
20T (Std.) PN1805	49T(TT-Std) BD8231	19.924	13.78	⇧ **Beschleunigung**
23T PN1808	49T(TT-Std) BD8231	17.325	11.98	**Geschwindigkeit** ⇩

19. Fahrtipps

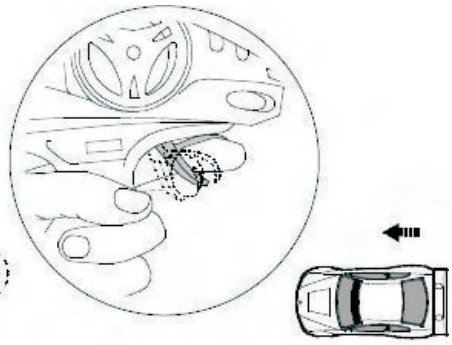
A. Halten Sie die Antenne immer senkrecht nach oben.



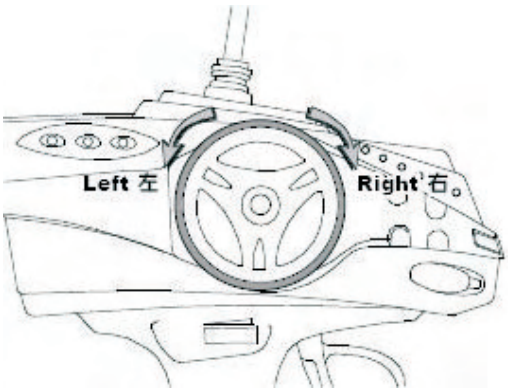
B. Bewegen Sie Gashebel und Lenkrad gefühlvoll und ohne Hektik.



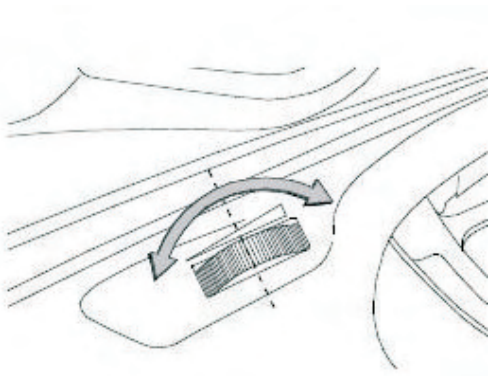
C. Zum Bremsen bewegen Sie den Gashebel nach vorne.



D. Wenn Sie noch unsicher sind, in welche Richtung Ihr Fahrzeug fährt, halten Sie den Sender so, dass Sie gerade draufsehen können



E. Die Dual Rate Funktion begrenzt den maximalen Lenkeinschlag des Fahrzeugs.



F. Vorwärts-/Rückwärtsgang Getriebe
- Legen Sie den Rückwärtsgang nie ein, solange das Modell noch vorwärts fährt oder rollt!
- Halten Sie an.
- Drücken Sie mit Ihrem Daumen die Rückwärtsgang-Taste.
- Gas-/Brems-Funktion bleibt unverändert.
- Um in de Vorwärtsgang zu schalten muss das Modell wieder stillstehen.

G. 2-Gang-Getriebe: Der Hammer S18 verfügt über ein automatisches drehzahlgesteuertes Zweiganggetriebe. Einstelltipps finden Sie unter “Einstellen des Zweiganggetriebes”.

H. Schützen Sie die RC-Anlage vor Schmutz und Wasser. Durch Wasser und Schmutz verursachte Elektronikschäden fallen nicht unter Garantie oder Gewährleistung!

Fehlersuche

Mit der folgenden Checkliste können die meisten Fehler schnell selbst behoben werden

Fehlerbeschreibung	Problem	Lösung
Der Motor läuft nicht an	Kein Kraftstoff	Tanken
	Schlechter Kraftstoff	Kraftstoff tauschen
	Glühkerzenakku leer	Glühkerzenakku laden
	Glühkerze defekt	Glühkerze tauschen
	Kraftstoff gelangt nich zum Vergaser	Kraftstoffleitung prüfen
	Zuviel Kraftstoff im Brennraum (abgesoffen)	Überschüssigen Kraftstoff entfernen. s.unten.
	Motor überhitzt	Abkühlen lassen. Einstellung prüfen.
	Falsche Vergasereinstellung	Vergaser einstellen. s.unten.
	Auspuffsystem blockiert	Auspuffsystem prüfen und reinigen
	Luftfilter blockiert	Luftfilter prüfen und reinigen
Motor läuft an, geht aber	Standgaseinstellung zu niedrig	Standgas einstellen. s.unten.
Gleich wieder aus	Luftblasen im Kraftstoffschlauch	Spritschlauch auf Lecks prüfen.
	Glühkerze defekt	Glühkerze tauschen. s. Unten.
Starterseil wird nicht auf-	Zuviel Kraftstoff im Brennraum (abgesoffen)	Überschüssigen Kraftstoff entfernen. s.unten.
Gerollt	Motor ist blockiert	Motor zerlegen und Fehler suchen.

Glühkerze:

Die Glühkerze in Ihrem RC-Car unterliegt einer hohen Belastung und hat dementsprechend hohen Verschleiß. Sie muss nach einiger Zeit ersetzt werden, vor allem nach hoher Beanspruchung, z.B. Dem Einlaufvorgang. Nach dem Einlaufen sollte die Glühkerze unbedingt gewechselt werden. Die meisten Startprobleme haben ihre Ursache in defekten Glühkerzen. Die Wendel der Kerze sollte bei vollgeladenem Glühkerzenakku hellrot bis zur untersten Wicklung glühen. Wenn das nicht der Fall ist sollte die Kerze ausgetauscht werden. Auch ein matter Wicklungsdraht weist auf einen Defekt hin. Wenn der Motor nicht richtig läuft ist eine defekte Kerze zu 80% die Lösung.

Zu viel Sprit im Brennraum - Motor ist “abgesoffen”

Wenn zu viel Kraftstoff im Brennraum ist kann der Motor nicht starten. Man spricht dann von einem “abgesoffenen” Motor. Dies äußerst sich darin, dass der Motor sich nur sehr schwer durchdrehen lässt und sehr viel unverbrannter Kraftstoff aus dem Auspuff läuft. Schrauben Sie die Kerze aus dem Brennraum und ziehen Sie am Seilzug, so dass sich der Motor dreht. Durch die Auf- und Abbewegung wird der überschüssige Kraftstoff aus dem Brennraum entfernt. Am Besten drehen Sie das Modell auf den Kopf. Der Krafststoff kann so leichter ausgestoßen werden. Drücken Sie die Kerze nun in den Glühkerzenakku und verbrennen Sie den Kraftstoff in der Kerze. Schrauben Sie die Kerze in den Brennraum und Wiederholen Sie den Startversuch.

Kraftstoffgemisch:

Das Kraftstoffgemisch wird von drei Faktoren beeinflusst, der Leerlauf-, Standgas- und Volllasteinstellung. Der Vergaser wird vom Werk aus voreingestellt geliefert, muss jedoch zum Einlaufen und bei veränderten Außentemperaturen oder anderem Luftdruck angepasst werden.

Werksgrundeinstellung:

Leerlaufgemischschraube: **6 1/2 Umdrehungen offen**
Standgasschraube: **0.5 - 1mm offen**
Volllastnadel: **3 1/2 Umdrehungen offen**

Hinweis zu Reparatur und Gewährleistung

Sehr geehrter Kunde,
Sie haben uns einen Schadensfall gemeldet / eingereicht, der direkt oder indirekt im Zusammenhang mit ein Produkt steht, das von der Thunder Tiger Europe GmbH in Deutschland und Österreich vertrieben wird. Um einen Schadensfall ordentlich und zu Ihrer Zufriedenheit bearbeiten zu können, müssen wir ein Mindestmaß an grundlegenden Informationen erhalten. Zudem müssen elementarste Voraussetzungen formaler Natur vorhanden sein. Deshalb bitten wir Sie darum, die nachfolgende Auflistung abzuarbeiten und ggf. die entsprechenden Unterlagen einzureichen. Zur Vermeidung von unnötigen Verzögerungen sollten Sie dies bitte gewissenhaft und schnellstmöglich tun.

Bitte beachten Sie immer
Warensendungen können von der GmbH nur angenommen werden, wenn sie frei von Kosten für den Empfänger sind. Unfreie Sendungen gehen zu lasten des Absenders zurück! Danke für Ihre Mithilfe!

Bitte Anleitung(en) des betroffenen Artikels beachten
Dies sollte eigentlich bereits vor Inbetriebnahme des Artikels erfolgen sein, was aber leider in der Realität nur zu selten geschieht. Nicht wenige Probleme, vermeintliche & tatsächliche Fehler, Garantieforderungen, usw. können bereits mit Hilfe der Anleitung(en) abgeklärt werden. Reparaturen, die darauf zurückzuführen sind, dass Produkt-Anleitungen nicht beachtet wurden, sind kostenpflichtig auch im Zeitraum der gesetzlichen Gewährleistungsfrist. Gesetzliche Gewährleistung ist auf keinen Fall so zu interpretieren, dass dies gleichbedeutend ist mit einem „All Inclusive“ Komplett-Service über einen Zeitraum von 24 Monaten insbesondere nicht bei eine solchen Spezialprodukt wie es Hochleistungs-Aktions-Modellbau-Artikel darstellen.

Aussagekräftige FEHLERBESCHREIBUNG sind notwendig
Reparaturen und Garantiefälle können nur bearbeitet werden, wenn dem betroffenen Artikel eine aussagekräftige FEHLERBESCHREIBUNG beiliegt. Das beliebte Wort „defekt“ ist nur in den wenigsten Fällen ausreichend.

FÄLLE im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistungsfrist können nur als solche bearbeitet werden, wenn die nachfolgenden Punkte erfüllt sind.
DerTuhnder Tiger Europe GmbH müssen „eindeutige“ Rechnungskopien (Elektronisch erstellte Kassenbelege, andere Belege mit Datum, Unterschrift, Name, Firmenstempel, etc. Eben in einer solchen Form, wie Rechnungen ordnungsgemäß erstellt sein müssen, um rechtlich anerkannt zu werden!) für betroffene Artikel vorgelegt werden. Für die Durchführung dieser Maßnahme ist der den Fall Einreichende Selbstverantwortlich. Es ist nicht unsere Aufgabe, diese anzufordern.
Schadhafte Artikel MÜSSEN uns vorgelegt werden! Ausnahmen sind nur nach Absprache möglich.
Bei Verbrennungsmotoren zusätzlich:
- Nachweis darüber, welche Spritsorte verwendet wurde (Rechnungskopien in korrekter Form nach obiger Definition).
- Ungefähre (+/- 0,5 Liter) Laufleistung in Litern.

Wichtig
UNFREIE SENDUNGEN können von uns aus vertriebstechnischen Gründen NICHT ANGENOMMEN werden!
Anleitungen müssen beachtet werden! Schäden, die darauf zurückzuführen sind, dass elementarste Hinweise der Anleitungen missachtet wurden, fallen unter die Kategorie „fahrlässiger Gebrauch“ und können nicht als Gewährleistungs-Fälle eingestuft werden. Die schnellstmögliche Weiterverarbeitung eines solchen Falles kann nur erfolgen, wenn Sie uns bereits im Voraus zusätzlich einen Reparaturauftrag gemäß den Bedingungen aus Kapitel “Reparatur” erteilen (siehe andere Stelle dieses Formulars). Ansonsten kann die Weiterverarbeitung nur nach Rücksprache und den damit zwangsläufig verbundenen Zeitverzögerung erfolgen.
Bei allen von unserer Seite (Thunder Tiger Europe GmbH) angebotenen und durchgeführten Regelungen auf Kulanzbasis handelt es sich jeweils um einen für sich allein stehenden Fall, aus dem sich AUSDRÜCKLICH keine generell gültigen Leistungen und Rechte ableiten lassen.

REPARATUREN
Können nur bearbeitet werden, wenn die nachfolgenden Punkte erfüllt sind
Es muss ein klar formulierter Reparatur-Auftrag vorgelegt werden!
Verbindliche Kostenvoranschläge können auf Grund der daraus resultierenden Zusatzkosten nicht erstellt werden. Die Rentabilitätsquote bei Reparaturen würde deutlich sinken. Der Grundsatz der „generellen Rentabilität“ wird bei Reparaturen immer berücksichtigt, d.h. Ab zu erwartenden Reparaturkosten oberhalb 60 % der aktuellen UPE des betroffenen Artikels wird mit dem Auftraggeber Rücksprache Gehalten.
Die Rücksendung an den Endverbraucher kann nur per Nachnahme erfolgen!

Name, Vorname (*)	
Straße, Hausnummer (*)	
Land, PLZ, Ort (*)	
Tel. (*) / FAX	
EM@il	@
Artikelnummer (*)	
Artikelbezeichnung (*)	
Kaufdatum (*)	
Fehlerbeschreibung (*) > bitte beachten Sie das „DEFEKT" als Fehlerbeschreibung NICHT ausreichend ist!<	

Ich möchte eine Leistung im Rahmen der gesetzlichen Gewährleistungsfrist in Anspruch nehmen und habe alle notwendigen Belege und Zusatzinformationen (gemäß „HINWEISE ZUR REPARATUR UND GEWÄHRLEISTUNG") beigefügt. (*)	JA	NEIN

Ungefähre Laufleistung in Litern (+ /- 0,5 Liter, nur bei Verbrennungsmotoren)	_____ Liter

Für den Fall, dass mein Schaden nicht als Gewährleistungsfall eingestuft wird, erteile ich der TRIOX GmbH hiermit einen Reparaturauftrag gemäß den Bedingungen aus „HINWEISE ZU REPARATUR UND GEWÄHRLEISTUNG".	JA	NEIN

Ort, Datum	
Unterschrift	

ACHTUNG: Die mit (*) gekennzeichneten Felder sind zwingend auszufüllen! Zutreffendes Feld ggf. Ankreuzen!

NOTIZEN

Thunder Tiger Europe GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 1, D-86453 Dasing
Email: infos@thundertiger-europe.com
Homepage: http://www.thundertiger-europe.com